EVALUAC. DE LAS OPS DE DEF AE Y CONTROL AEROTACTICO EN MLV

A)- INF de Je VYCA - Brig SILVA

B)- INF de Escdr Rd Movil
1er Ten FABER

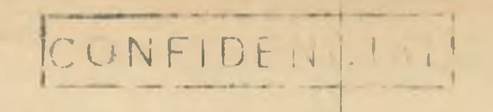
C)- OPS 06/ABR / 14 JUN

D)- Activ generales 01 ABR / 18 JUN

E)- Informe Final "VYCA"

F)- Informe Area Artilleria Antiaérea

G) Anexos



C1/7A

M E M O R A N D U M

PARA INFORMACION DE: Comandante Aéreo de Defensa

CONFECCIONADO POR: Jefe de Escuadrón VYCA "Malvinas"

Buenos Aires, 02 de Agosto de 1982

ASUNTO: EVALUACION DE LAS OPERACIONES DE DEFENSA AEREA Y CONTROL AEROTACTICO EN MALVINAS.

1. El análisis que sucede, se realiza con el objeto de que las experiencias obtenidas durante la campaña en Malvinas, puedan brindar elementos de juicio valederos, que permitan a su vez, efectuar una evaluación de las normas y procedimientos en vigencia, tanto para las operaciones de Defensa Aérea, como para las de Control Aerotáctico.

2. El informe ha sido agrupado en títulos y subtítulos que se transcriben:

1º) Evolución de las actividades.

2º) Vivencias en las operaciones:

a) De Defensa Aérea.

b) De Control Aerotáctico.

3º) Discrepancias con el planeamiento.

4º) Actividades fuera de su competencia, que realizó el Escuadrón VYCA Móvil.

5º) Ultima radioemisora que operó en Malvinas.

6º) Sugerencias absurdas.

EVOLUCION DE LAS ACTIVIDADES

3. Salvados algunos inconvenientes de coordinación y planeamiento (ver discrepancias con el planeamiento), el Centro de Radar Móvil fue instalado en un principio dentro del área de la BAM Malvinas, en una elevación 1.000 metros al SO de cabecera 08.

4. Con fecha 13 de Abril fue trasladado a las afueras de Puerto Ar



gentino, instalando en su anterior posición (dentro del Aeropuerto) un señuelo, el que fue destruido por el viento reinante 48 hs después.

5. La operación cubrió las áreas de:

1º) Detección de móviles aéreos: con un cubrimiento bueno desde 010º a 250º de azimut; y variable entre .1º y .6º en elevación, desde 250º a 010º de azimut.

2º) Detección de móviles de superficie (barcos): en algunas oportunidades hasta a 150 NM de distancia. Cabe aclarar que esta capacidad de detección no es normal en radares del tipo utilizado, pero las características de propagación en la zona de Malvinas eran tales que tornaban factible la detección de barcos en forma casi permanente.

3º) Identificación de los móviles: mediante IFF/SIF o características del ploteo.

4º) Control de la aviación propia en operaciones de:

a) Defensa aérea.

b) Guiado táctico.

c) Guiado en general.

5º) Apreciación del movimiento y maniobras helitransportadas del enemigo.

6º) Dado lo expresado en inciso 2º:

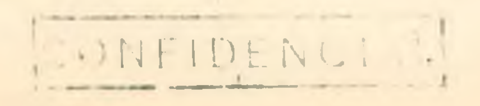
a) La alerta de bombardeo naval.

b) La ubicación de partes de la flota enemiga y su desplazamiento (incluyendo la determinación de posición del portaaviones).

c) El apuntado de los misiles Exocet (tierra-mar) mediante la referencia directa de la posición de los buques enemigos con respecto a la rampa de lanzamiento de los misiles.

7º) La operación como torre de vuelo, debido a que en numerosas oportunidades ésta no operaba.

6. El equipamiento estuvo en servicio en forma casi permanente, y si bien fue alcanzado por los misiles antirradiación lanzados el 31 de



Mayo, se logró su puesta nuevamente en servicio, continuando en operación en base a reparaciones improvisadas y precarias mediante el uso de elementos de circunstancia. Como consecuencia la operación quedó sólo penalizada en cuanto a las mediciones de altura.

7. En la madrugada del día 14 de Junio el equipo entró fuera de servicio, debido a que las vibraciones producidas por el disparo de las baterías de campaña que habían sido instaladas en la proximidad, cortaron los conexionados rígidos de las tarjetas y módulos del equipo.

8. Como ese mismo día fue el último día de combate, no se intentó la puesta en servicio del equipamiento, procediéndose en cambio a su inutilización.

FALENCIAS EN LAS OPERACIONES DE DEFENSA AEREA

9. En momentos de iniciarse las operaciones en Malvinas, no se había previsto la formación de un CIC; por ello se debió requerir con posterioridad la asignación de un Jefe de CIC, ploteadores de mesa y operadores de MITA.

Funciones de Detección

10. Fueron llevadas a cabo por el radar TPS-43 de Fuerza Aérea, complementado por el radar TPS-44 de Ejército utilizado para artillería antiaérea.

11. Por su emplazamiento, los radares tenían limitado su cubrimiento hacia el oeste, lo que no afectaba a la detección de los móviles enemigos (ya que incluso se observaba en pantalla su movimiento naval), aún cuando limitaba el rango y altura de control de la aviación propia proveniente del continente.

12. Existía una zona de 6/10 NM alrededor del radar en donde la visualización de móviles no era factible por el empastamiento producido por los ecos del terreno; esto afectaba notablemente a la supervisión del movimiento aéreo enemigo en la zona próxima al OM a defender (Aeropuerto y Puerto Argentino), pues una vez que el incursor penetraba las 6/10 NM, no se podía seguir su trayectoria, desconociéndose si:

- Se dirigía a atacar al aeropuerto u otro blanco.
- Pasaba alto sobre la vertical.
- Sólo pasaba lateral al OM.

13. En ningún momento se buscó solución a esto, no obstante operar en la zona otros radares con capacidad de vigilancia a corta distancia (casos del ELTA o el SKYGUARD), que podían completar el cubrimiento den-

tro de las 6/10 NM.

14. Pocos días antes de finalizar las operaciones y por iniciativa del Escuadrón VYCA, se puso en servicio un radar ELTA que se encontraba almacenado en depósito; lamentablemente cesaron las hostilidades antes de que se llegase a operarlo.

15. Hubo una tendencia a considerar como interferencia o CME a todo aquello que no guardase relación con la información de inteligencia o con experiencias anteriores en ejercicios operativos; asumiendo que Inglaterra desarrollaba una gran actividad de Guerra Electrónica. Ello llevó a que muchos blancos detectados no fueran asumidos como reales.

16. Lo único al respecto que se pudo apreciar en las pantallas de radar fue:

1º) La aparición de numerosos blancos (5 o mas) simultáneos, que se desplazaban a 3.000 ó 4.000 pies de nivel y velocidades entre 50 y 100 kts, con rumbos y trayectorias diversos, avanzando incluso contra el viento.

2º) Estos ecos no eran generados electrónicamente ya que eran detectados en forma simultánea por distintos radares, e incluso algunos de ellos visualizados por los observadores de la ROA como puntos brillantes que se desplazaban.

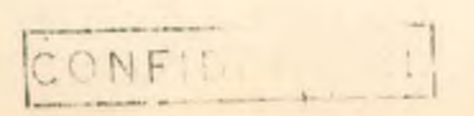
3º) No eran RPV (vehículos remotamente pilotados) debido a su cantidad y su operación nocturna, pues de haberlo sido, habrían requerido de 10 a 15 controles remotos y sistemas FLIR (infrarojo) o L^3TV (TV de bajo nivel de iluminación) para su guiado, lo que los torna sumamente sofisticados, costosos, y de difícil operación simultánea.

4º) Se estima que eran descartables pasivos (tipo aeromodelos) recubiertos de material reflectante, y con un sencillo equipo sensor de altura y de navegación preestablecida, que imitaban las características de los ecos de helicópteros, permitiendo así, en medio de ellos, el desplazamiento de uno o mas helicópteros reales.

17. Este tipo de movimiento se apreció siempre de noche los días 26 al 30 de Abril, 23 y 27 de Mayo.

Funciones de Identificación

18. Si bien se implementó una MITA, las funciones de Identificación se basaron en un alto porcentaje en las características del ploteo que se visualizaba en pantalla radar, ya que:



CONFIDENCIAL

C1/7A

1º) Existía anarquía en cuanto al uso del IFF/SIF, ya que había códigos fijados por el COTLANSUR, otros por la FAS y CODAZSUR, y otros asumidos por propia iniciativa de las Unidades; lo que anulaba (por confusión) la posibilidad de identificación por IFF/SIF. Asimismo, el uso indiscriminado del transpondedor de abordo, facilitaba al enemigo la detección e identificación de nuestras aeronaves.

2º) También existía descoordinación para la identificación por posición o por corredor de entrada, con dos o mas procedimientos contradictorios puestos en vigencia en forma simultánea e independiente por los distintos Comandos o Autoridades intervinientes; o con modificaciones contínuas a procedimientos ya establecidos.

3º) Las Ordenes Fragmentarias no llegaban, o eran incompletas o tardías (posteriores a la visualización en pantalla).

4º) Cuando se poseía la OF, era común que la misión real no coincidiese con lo expresado en dicha órden en cuanto a IFF/SIF, indicativo, etc.

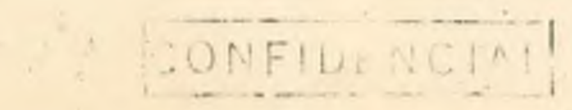
19. Como resultado de ello, la función de identificación no se realizó a nivel MITA (CIC), sino a nivel radar, sobre el principio de características del eco; con el aditamento de la confusión lógica que significaba el que la misión real no coincidiese con lo expresado en la OF, cuando se lograba la recepción de ésta. Por todo esto, se debió recurrir casi permanentemente a la autenticación, o en caso contrario asumir el riesgo que significaba aceptar las diferencias entre lo real y la OF como error de coordinación.

20. También al recurrirse a la autenticación existía confusión, [illegible] que el COTLANSUR y la FAS aplicaban procedimientos distintos, a lo que se sumaba a veces el [illegible] de empleo por parte de las tripulaciones.

<u>Funciones de Asignación y Control de las Armas</u>

21. Las armas antiaéreas de las tres Fuerzas Armadas formaron un Centro de Operaciones (Conjunto) de Artillería Antiaérea, desde donde se ejercía el control de todas las armas de A Aé.

22. El resultado fue que funcionaron en paralelo dos CIC: el propiamente dicho, y el COAAé; perdiendo el CIC, a manos del COAAé, el control de las armas; aún cuando ésta es una de las funciones esenciales de todo CIC.



23. Como consecuencia, el CIC en ningún momento ejerció control, limitándose a ser un órgano exclusivamente informativo de la situación aérea, actuando sólo como Defensa Civil para el pasaje de las alarmas. Ejemplo de ello es el derribo del Dardo (Capitán García Cuerva) por propia fuerza.

24. En cuanto al control de la aviación de caza, los blancos en ningún momento fueron asignados por el CIC; el radar debió tomar por sí la iniciativa de a que blancos atacar, o que operaciones de distracción debía realizar.

25. Una muestra de la falta de control es el hecho de que el 03 de Mayo, 48 horas después de finalizado el combate del día 01 de Mayo, aún no se tenía claro conocimiento en el CIC de que es lo qué había pasado; por ejemplo, no se sabía si "Rubio" habían sido 1 ó 2 aviones, que piloto se había eyectado, donde lo había hecho, etc.

26. Además, como ya se expresara al hablar de las funciones de identificación, las misiones reales no coincidían con las OF (cuando se disponía de ellas); con el resultado previsible (tratado en detalle a continuación).

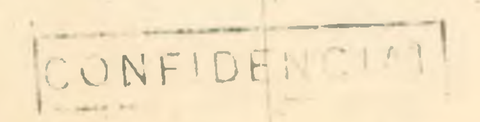
FALENCIAS EN LAS OPERACIONES DE CONTROL AEROTACTICO

27. Como se acaba de mencionar, la mayor falencia residía en no contar con las OOFF, o que lo expresado en éstas no coincidiera con las misiones reales, o que fueran recepcionadas con posterioridad a su realización.

28. Así sucedía que en la mayoría de los casos, en frecuencia (VHF) de radar llamaba un determinado indicativo solicitando instrucciones, cuando se consultaba por ello al CIC, éste desconocía quien era el (indicativo) que llamaba y cual era su misión; lo que dejaba al radar imposibilitado de dar las instrucciones solicitadas por los pilotos, y ante las alternativas de: o preguntar al piloto en texto claro cual era su misión y guiarlo en consecuencia; o limitarse sólo a transmitirle las posiciones relativas de las PAC enemigas, sin darle instrucciones respecto a la misión.

29. Esta situación hacía que los pilotos dudaran sobre la autenticidad de quien se identificaba como radar, hasta tanto se realizare la autenticación o se reconociere la voz de los operadores del radar (un ejemplo concreto de lo expresado está dado en la misión de los dos Lear Jets del 07 de Junio y que costó el derribo de uno de ellos).

30. Además, debido a que las misiones en su mayoría eran a bajo ni-



vel, el alcance VHF estaba limitado, lo que hacía imperante el uso de un retransmisor, a fin de mantener a las tripulaciones actualizadas respecto al movimiento enemigo y la proximidad o peligrosidad de las PAC; pero cuando se lo utilizó, las falencias fueron:

1º) El retransmisor se mantenía demasiado alejado de Malvinas, por lo cual quedaba él también fuera del alcance VHF del radar.

2º) Se intentó una retransmisión del movimiento enemigo por HF desde el CIC/Operaciones, pero la información era 3 a 5 minutos atrasada, lo que a velocidad de Sea Harrier significaba 18 a 30 NM de error en la posición de las PAC enemigas, con su lógica consecuencia sobre la aviación propia.

31. En relación con el control general de la aviación propia, es válido lo ya expresado en cuanto a descoordinaciones de indicativos, frecuencias de operación, procedimientos, etc.

32. Además, hubo incompatibilidad de control entre el radar y Torre/Operaciones de la BAM, no lográndose definir (pese a los reiterados intentos) las zonas de responsabilidad absoluta en el control y los puntos de transferencia de ese control; cosa básica y elemental en todo control del movimiento aéreo.

33. La principal falencia (hasta el 01 de Mayo) era consecuencia de que Operaciones/Torre deseaba tomar bajo su control a los aviones que entraban, a la mayor distancia posible, 70,90 o mas NM; mientras que liberaba con radar a los aviones que salían, inmediatamente de decolados.

34. Esto daba por resultado que en un mismo volumen(el mas crítico ya que era el de transición de niveles y el de cruce de corredores de entrada/salida), hubiera dos controles distintos: la Torre/Operaciones con los aviones que entraban, y el radar con los que salían.

35. Hubo un sinnúmero de intentos de coordinación pero sin éxito, cuando la solución consistía simplemente en fijar una distancia y un nivel para la transferencia del control.

36. En adición a esto, el personal de Torre no estaba acostumbrado a operar con tránsito congestionado (dos o más aviones simultáneos de distintas performances), y no efectuaba un uso adecuado de los niveles y velocidades relativos.

37. Ejemplo y consecuencia de lo expresado es:

1º) El cambio constante de los procedimientos para entradas y sali-

das al Aeródromo Malvinas, cambio en los puntos de notificación, en las distancias y niveles de transferencia, corredores de A Aé, etc.

2º) La indisciplina del tránsito aéreo, generada al no conocer las aeronaves cuales eran los procedimientos en vigencia.

38. Asimismo hubo confusión y falta de coordinación en el uso de frecuencias de VHF debido a:

1º) Falta de coincidencia en la asignación de frecuencias comunes a varios usuarios (frecuencias cambiadas).

2º) Asignación de frecuencias superiores a 135.9 MHz, sin considerar que hay aeronaves cuyos equipos tienen a esta frecuencia como límite superior de su banda de operación.

DISCREPANCIAS CON EL PLANEAMIENTO

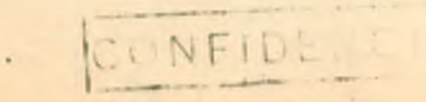
39. Lo ordenado para el planeamiento de despliegue de un Centro de Radar Móvil establecía que el alojamiento, racionamiento, seguridad, y apoyo logístico en general, sería provisto por la BAM Malvinas; no obstante, lo real fue:

1º) Alojamiento: El Escuadrón VYCA debió proveer a su propio alojamiento, ya que la BAM no disponía de capacidad para brindarlo, si bien era su responsabilidad de acuerdo a lo ordenado para el planeamiento.

2º) Racionamiento: La BAM poseía insuficiente capacidad para prove al racionamiento de todo el personal, por tal motivo y a fin d cooperar con la BAM, el Escuadrón VYCA proveyó a su propio ra namiento, aún cuando no lo tenía previsto en su plan; no limitándose sólo a esto, sino que además colaboró con el Servicio de Abastecimiento de la BAM a fin de facilitarle a aquel el desarrollo de sus tareas.

3º) Seguridad: Ante la incapacidad de la BAM para brindar seguridad al Centro de Radar Móvil, se debió solicitar en forma urgente la remisión de personal del G2 VYCA para satisfacer este ítem.

4º) Medios de tracción y carga para la instalación del CRM: En oportunidad de realizar el planeamiento, se solicitó por mensaje la previsión de vehículos para la tracción de las cabinas, anten y grupos electrógenos, y para el traslado de carga general hasta el lugar de emplazamiento. La BAM no disponía de medios p


CONFIDE

ello y la solución a este problema se veía demorada continuamente, por lo tanto, el Escuadrón VYCA decidió poner en servicio "per se" los vehículos que los Marines ingleses habían utilizado para bloquear la pista. El resultado fue exitoso gracias al ingenio del personal, solucionando no sólo el problema del propio Escuadrón VYCA, sino que también se proveyó de vehículos al Escuadrón Base de la BAM.

5º) Traslado aéreo del equipamiento: Por mensaje se había solicitado al Comando de Operaciones Aéreas la previsión de tres vuelos de C-130 PAL-CRV-XXX para el traslado de todo el material, el cual había sido acondicionado sobre ruedas (movilizadores) a fin de facilitar su descarga, traslado y emplazamiento en Malvinas; pero al concretarse el traslado surgieron los siguientes inconvenientes:

a) Al preguntar el G2 VYCA por el lugar y hora de entrega de la carga, el COA comunicó que sólo se habían previsto dos vuelos de C-130.

b) Aclarado que se necesitaban tres vuelos, el COA proveyó un 707 como tercer vuelo, no obstante insistirse que debido a las características de la carga (sobre ruedas) la misma debía efectuarse en C-130 para obtener ventajas en tiempos y equipos requeridos en su carga y descarga.

c) Consecuencias de la utilización del 707 en lugar del C-130 fueron:

- El vuelo no pudo hacerse a CRV junto con el resto de la carga, sino que tuvo que desviarse a GAL, debido a que en CRV no se disponía de "Terec" para la descarga del material.

- El emplazamiento del Centro de Radar Móvil y su puesta en servicio se demoró, ya que el material desviado a GAL con el 707 recién pudo ser embarcado para MLV el 03 de Abril.

40. Lo expresado pone de manifiesto falencias en la planificación y falta de capacidad para el cumplimiento de lo previsto en la mencionada planificación. Esto llevó al Escuadrón VYCA a buscar por sí mismo las soluciones a las fallas arriba indicadas, asumiendo funciones que no le correspondían y para las que no estaba preparado, ante el riesgo de que, de esperar la solución por su vía normal, fueran afectadas las operaciones.

C1/7A

ACTIVIDADES FUERA DE SU COMPETENCIA QUE REALIZO EL ESCUADRON VYCA

41. Ante las falencias que se presentaron en distintas áreas, el Escuadrón VYCA colaboró:

1º) Inmediatamente de su arribo, con el Escuadrón Base de la BAM mediante:

a) La provisión y ejecución de la instalación eléctrica para el sector de edificios utilizados como cocina y depósito de víveres.

b) La obtención de gas para las cocinas.

c) La obtención e instalación del suministro de agua potable, utilizando un remolque cisterna y un tractor para el bombeo.

d) La provisión de variados vehículos (que se hallaban abandonados al costado de la pista), y que fueron puestos en servicio por el personal del Escuadrón VYCA.

2º) Con la Empresa ENCOTEL:

a) Realizando el traslado permanente de las sacas de correspondencia entre el Aeropuerto y el edificio de ENCOTEL.

b) Mediante la concurrencia de personal a ENCOTEL durante sus descansos de turno, para colaborar en la transmisión de telegramas vía teletipo.

3º) Con Unidades de Ejército:

a) Colaborando en el mantenimiento y operación del radar TPS-44 (de Ejército).

b) Realizando y manteniendo el enlace por microondas entre el radar de Ejército y el CIC.

c) Poniendo en servicio un radar RASIT y asesorando sobre su operación.

d) Analizando y sugiriendo posibles fallas en equipos Skyguard.

e) Asesorando sobre guerra electrónica.

4º) Asimismo, con elementos de primera línea, a fin de paliar sus deficiencias, mediante la provisión de:

a) Agua potable.

b) Comida (el vehículo del Escuadrón era apodado "Papá Noel" en primera línea)

c) Las facilidades sanitarias y de alojamiento de que se disponía, para que personal de Ejército se bañara y secara sus ropas.

5º) Con el CIC: Mediante la provisión al mismo de un vehículo Land Rover, incautado a la empresa PATA y puesto en servicio por personal del Escuadrón VYCA.

6º) Con las Unidades de la zona en donde estaba emplazado el Centro de Radar Móvil: mediante la puesta en servicio de un vehículo Land Rover de la empresa PATA, su transformación en ambulancia, y su utilización casi permanente para el traslado de heridos por parte del puesto sanitario que Ejército instalara frente al alojamiento del Escuadrón VYCA; (el puesto sanitario había sido provisto con una ambulancia fuera de servicio).

7º) Con el Escuadrón Base, el Puesto Comando y otras Unidades de FA. poniendo a disposición en forma permanente un vehículo Unimog con conductor y personal para traslado de cargas y víveres desde y hacia el Aeropuerto, descarga de aviones, tracción de armas antiaéreas y equipos, etc.

8º) Con el Hospital Militar de las Fuerzas Armadas: reparando con elementos precarios y poniendo en servicio una ambulancia perteneciente a Fuerza Aérea.

ULTIMA RADIOEMISORA DE MALVINAS

42. Otra actividad que desarrolló el Escuadrón VYCA y que cabe destacar, es el enlace por HF que mantuvo con el continente luego de la rendición de las tropas argentinas.

43. Este enlace había sido ya mantenido permanentemente a través de toda la campaña bajo la matrícula LU5-DRE móvil en situación normal, y bajo la matrícula P-106 durante el período de restricción de emisiones radioeléctricas desde Malvinas. Este enlace permanente permitió:

1º) Lograr un flujo rápido de información de estado del equipamiento y obtención de repuestos, mediante el enlace con los demás radares del continente (en especial CRV) y la base del G2 VYCA en Merlo.

2º) Mantener alta la moral del personal tanto del Escuadrón como del resto de Fuerza Aérea e incluso parte de Ejército y Armada, mediante la comunicación con sus familiares a través de radioaficcionados.

44. Cabe destacar en forma muy especial en el caso de los radioaficcionados, la labor desarrollada por LU8-DWD, quien es el S.M.(R) CARLOS ANTONIO RAMIREZ de Fuerza Aérea.

45. Fue gracias a este Suboficial (operando como radioaficcionado desde su domicilio) que el Jefe Accidental de la Agrupación Fuerza Aérea en Malvinas pudo mantener, luego de la rendición y hasta su partida el 18 de Junio, un contínuo enlace con el continente, tanto con el Comando en Jefe en el Edificio Cóndor, como con el Comandante de la FAS en CRV.

46. Por los hechos mencionados, la estación LU5-DRB móvil del Escuadrón VYCA, se constituyó en la última radioemisora que emitió desde Malvinas en la banda de radioaficcionados, hasta el 18 de Junio, 4 días después de la rendición.

SUGERENCIAS ABSURDAS

47. El 12 de Junio se recibió el mensaje que a continuación se transcribe:

" Medidas de engaño a tener en cuenta en la emisión de radar propio:
1ro) construcción de bastidores de madera recubiertos con chapas de fundas de metal las que actuarían como espejo receptor de señales, limitados por el propio radar.
2do) debería ser ubicado en varios lugares convenientementedos en cuanto a distancia, altura, tamaño etc. par producir el efecto deseado de reflexión de engaño.
3ro) mientras se usa el radar pueden estar rebatidos pero una vez recibido un eco enemigo se alzarían rapidamente para producir el engaño.
4to) una vez producido el ataque podrían rebatirse para tratar de ubicar el blanco enemigo.
5to) existe la posibilidad, ubicado el enemigo en pantalla, de levantar una sola de las pantallas reflectoras, y seguir utilizando el radar, recibiendo los ecos a travez de la seña de reflexión en la pantalla, como si fuera un espejo, el enemigo tendría la posición de la pantalla de aluminio o chapa como si fuera la posición real de un radar.
6to) les bastidores receptores no solo serían rebatibles sino ordenables hacia distintas posiciones."

48. Las medidas sugeridas son absurdas, puesto que:

1º) Asumiendo como cierto que tal tipo de panel reflector permitiese la operación de un radar, las dimensiones físicas de los bastidores que se sugiere construir, deberían ser descomunales (superior a 100 metros de diámetro o lado) con una curvatura sumamente precisa; semejante en cierto aspecto a los reflectores de radiotelescopios.

2º) La tecnología actual (en cualquier parte del mundo) no permite la construcción de reflectores de esas dimensiones y características para "desviar" señales de radar; menos aún, la posibilidad de que sean rebatibles, orientables, etc.

3º) Si a nivel mundial esto no es posible, menos aún lo era en Malvinas, donde los medios técnicos son nulos.

4º) Además, aún cuando fuese tecnológicamente factible su construcción, no se debe olvidar que la radiación electromagnética en frecuencias de radar sigue leyes físicas que no son las de la radiación lumínica.

5º) Finalmente, asumiendo que es factible construir paneles que reflejen el haz de radar manteniendo las características de radiación necesarias para recibir "ecos", queda por resolver el sinnúmero de modificaciones, rediseños de circuitos, test y evaluaciones, etc.; todo a nivel mínimo de fábrica de radares (en este caso Westinghouse en Estados Unidos), que se deberían realizar. Por contraste, el Escuadrón VYCA sólo contaba con 4 mecánicos de radar.

49. Se considera que quien sugirió esta medida de engaño:

1º) Emitió su juicio sin poseer una base apropiada de conocimientos sobre lo que es radar y radiación electromagnética.

2º) Desconocía los medios técnicos de que se disponía en Malvinas.

3º) De no ser correcto lo expresado en 1º y 2º, es decir, si quien sugirió tal medida, lo hizo con conocimientos sobre radiación electromagnética, y sabiendo por lo tanto lo que la construcción de los paneles significaba; no se encuentra respuesta al interrogante de cual era el objetivo del asesoramiento que brindó.

50. Como esta sugerencia fue emitida en plena situación de guerra, el suscripto considera necesario que se tomen medidas con el responsable de su emisión.

C1/7A

CONCLUSION

51. Del análisis hasta aquí realizado, y considerando las distintas funciones de Defensa Aérea y Control Aerotáctico, se desprende que las mayores falencias estuvieron referidas a:

1º) Las funciones de Control; por cuanto el CIC no realizó asignación de armas, perdiendo el control de las armas superficie-aire a manos del Centro de Operaciones de Artillería Antiaérea, y delegando la responsabilidad sobre las aire-aire en el radar.

2º) Las funciones de identificación; debido a las descoordinaciones entre los Organos intervinientes, así como la multiplicidad de los emisores de directivas.

3º) Las funciones de detección; al no tener bajo control el movimiento aéreo enemigo dentro de las 6/10 NM.

4º) Las funciones de Control Aerotáctico y Control general de la aviación, por las descoordinaciones entre los Organos intervinientes.

52. Surge como consecuencia, que es imperativo, al implementar los CIC, que éstos posean el control único sobre todas las armas intervinientes en la Defensa Aérea, tanto las aire-aire como las superficie-aire; y que el personal que los integra posea pleno conocimiento, no tanto de lo referido a una de las armas intervinientes, sino de todo lo atinente a Defensa Aérea, en especial lo relacionado con la evaluación de las amenazas, la asignación de las armas, y el control de las acciones.

53. Asimismo se sugiere:

1º) Se constituya un equipo de trabajo para revisar y actualizar, a la luz de lo obrado en la batalla de Malvinas, las normas y procedimientos de Defensa Aérea y Control Aerotáctico.

2º) Se logre unidad de mando en todo lo atinente al control de las armas "contra aire" (aire-aire y superficie-aire), y el control del espacio aèreo en general.

3º) Se establezca en los TTOO un Organo único, que sea responsable de la emisión de directivas, normas y procedimientos de uso común, tales como códigos IFF/SIF, indicativos, frecuencias, autenticación, etc.

Mayor Miguel Angel Silva
Jefe Esc. VYCA Malvinas

CONFIDENCIAL

MEMORANDUM   PRODUCIDO POR: C1/7B

Para información de: ....

....

ESCUADRON DE RADAR MOVIL MALVINAS

Asunto: Resumen sobre sujerencias elevadas para la confección del informe correspondiente al sector defensa de Malvinas en la VI Brigada Aérea ordenado por MSG Nº 3384 GHO 131452 Ago 82.

MEDIOS ASIGNADOS

1. La función del Escuadrón se cumplio en todo ya que se realizarón las siguientes tareas:

1º) Detección de móviles aéreos y navales, esta ultima no común a la función del Radar.

2º) Identificación, control de la aviación propia y apresiación del movimiento y maniobras del enemigo, por lo tanto los medios con que se contaban fueron los correctos para cumplir las tareas asignadas.

2. Es de destacar la operatividad del Escuadrón en sus desplazamientos ya que cuando se ordenó su cambio de ubicación se realizó en 48 horas.

3. El material de dotación con que conto este escuadrón fue el siguiente:

1º) Antena.
2º) Cabina técnica.
3º) Cabine operativa.
4º) Tres generadores.
5º) Dos unimog.
6º) Microondas.
7º) Comunicaciones HF - VHF-Grabador.

VENTAJAS

4. Las ventajas a destacar son:

1º) Haber llevado la cabina operativa y que cuenta con tres consolas y poder operarlas en distintos rangos; ademas posibilitaba contar con medios de comunicaciones suficientes (4 VHF) y espacio para tener una pequeña MITA dentro de la misma.

2º) Contar con un vehículo para realizar los desplazamientos del centro de Radar.

3º) Disponer de una microonda para realizar los enlaces entre el C.I.C. y el Radar de Ejército, a pesar de no haberce utilizado todas las gamas de posibilidades que permite el mismo, debido a las deficiencias que se mensionaran posteriormente en las desventajas y deficiencias en el planeamiento.

4º) Contar con personal con experiebcias en despliegues lo que permitió

CONTI///

///nuación

que se operara en un ciento por ciento en condiciones mínimas para solucionar problemas técbicos.

5º) Haber tenido comunicaciones con la familia lo que permitió un mejor desempeño en la función del radar y mantener el espíritu y la moral bien alta en todo el transcurso del conflicto.
Haber contado con otro radar para el cubrimiento en casos de fuera de servicio del propio y completar el combate.-

DESVENTAJAS Y DEFICIENCIAS

5. Las falencias que se tuvieron las vamos a dividir por función realizada a los efectos de tener una acabada idea de las deficiencias tenidas:

1º) Detección: Por su emplazamiento los radares tenían limitada su cubrimiento en el sector oeste, debido a la formación del terreno que es montañoso lo que limitaba el rango y la altura de control de la aviación propia, no así la detección de los móviles enemigos y barcos detectados a 30 MN y en caso hasta 120 MN.
Existía una zona de 6/10 MN alrededor del radar que no permitía visualizar los móviles debido al empastamiento de la pantalla producido por los ecos del terreno, lo que imposibilitaba visualizar el movimiento aéreo enemigo en las cercanías de Puerto Argentino desconociendose a partir de ese momento sus intenciones.-

2º) Identificación: Con el análisis del área de la identificación se destaca que:

a) Existió una anarquía en cuanto el uso del IFF/SIF ya que habái códigos fijados por el COTLANSUR, otras por la FAS, CODAZSUR y otros impuesto por iniciativa de las unidades; todo esto ocasionaba una gran confusión que disminuía la posibilidad de efectuar la identificación por este sistema, teniendo que hacer utilizar el código de autenticación a pesar d3e los inconveniente al ser los procedimientos aplicados por el COTLANSUR desiguales a los de la FAS y que sumado al desconocimiento del empleo por parte de algunas tripulaciones, se compàicaba la identificación.
b) Hubo descoordinación para la identificación por posición o corredores de entrada, con procedimientos contradictorios puestos en vigencia en forma simultánea e independiente por los distintos comandos o autoridades intervinientes; o modificaciones contínua a procedimientos ya establecidos.
c) Las órdenes fragmentarias no llegaban o llegaban incompletas o tardías a la visualización en pantalla o al contacto por radar avión.
d) Era normal que la OF no coincidía con lo expuesto en dicha orden en cuanto al código IFF/SIF, indicativo, etc.; contribuyendo a todo esto crear al operador confusión en la identificación de la aviación propia y asumir el riesgo de la autenticació y aceptar entre lo real y la OF como error de coordinación.

3º) Operaciones de control aerotáctico: En cuanto a esta falencia destacamos lo siguiente:

a) La mayor falencia en las operaciones fue la falta de OS o que esta no coincidiera con las misiones reales o que fueran recepcionadas con posterioridad a su realización.

CONTI///

b) Al no contarse con dicha orden sucedía en la mayoría de los casos, que en frecuencia de radar llamaba un determinado indicativo (avión) solicitando instrucciones, cuando se consultaba por ello C.I.C. este desconocía quien era el que llamaba y cual era su misión; lo que no permitía que el radar diera las instrucciones solicitadas por los pilotos ocasionando un sin fin de inconvenientes al crearse dudas tanto en el operador de radar como en el piloto al no tener este último una contestación inmediata a su pedido como la duda si estaba en contacto con su propio radar o el enemigo.

c) Como en su mayoría eran de bajo nivel las misiones, esta limitaba esta situación limitaba el alcance del VHF y para solucionar este inconveniente se utilizó un retransmisor para el pasaje del movimiento de las PAC a nuestros aviones el cual se mantuvo demasiodo alejado de Malvinas que quedó fuera del alcance del VHF con el radar, lo que llevó a realizarse comunicaciones en HF del C.I.C. al transmisor, lo que ocasionó demoras o atrasos en el pasaje de la información de tres a cuatro minutos para llegar a nuestros aviones, siendo de esta manera incorrecta la ubicación del las PAC en 20/30 MN, con el peligro correspondiente para las mismas.

d) Sobre el control de la aviación propia en ningun momento el CIC asigno los blancos a combatir o que operación de distracion debía realizarse debiendo asumir dicha responsabilidad el radar

e) Otra de las falencias en las operaciones fue la incompatibilidad de control entre el radar y torre/op de la B.A.M., no lográndose definir la zona de responsabilidad absoluta en el control de los puntos de transferencia de ese control, principalmente en los 28 primeros días en el intenso movimiento aéreo donde era necesario una buena coordinación.

f) No se aprovecho al máximo el uso del radar en los que respecta a el tránsito aereo, lo que ocasionó en varias oportunidades el congestionamiento de los mismos por las siguientes causas:

- Falta de experiencia del personal de torre.
- No dejar que el radar organizara los descensos y circuitos que espera ante el intenso tránsito y no contarse en el aerodromo con una plataforma acorde al mismo.
- Produciéndose con lo expresado anteriormente esperas sobre vertical hasta 20 minutos y a nivel de 270, con la correspondientes protestas de los pilotos.
- La transferencia de control de radar a torre se realizaba a la 70 MN. cuando el alcance del VHF de torre era de 30 a 40 MN teniendo que retomar el control o haciendo de retransmisor en frecuencia de la misma.

4º) Comunicaciones: Si bien en general se cumplio con su cometido, no se tuvo una real comunicación entre radares, no solo por parte logítica sino en la transferencia de control de la aviación propia que hubiere facilitado el cometido de cada misión a tareas ordenadas La micro onda no se utilizó en su totalidad de posibilidades debido a la inexperencia tanto técnica como operativa del personal, a pesar de contar con la misma desde el año 1978 debido a que el personal no recibio un adiestramiento acorde, al no contar Siemens Argentina con personal idóneo para impartir dicho adiestramiento, aparte de no haber una continuidad en la utilización de dicho material y con el agravante de encontrarse los manuales en aleman.

CONTI///

///NUACION

Consiguiendose recién este año traducir algunos manuales, así también solicitar un curso en Alemania del mantenimiento, calibración, reparación y operación del mismo.

5º) Planeamiento: En lo que al planeamiento se refiere se puede decir:

a) De acuerdo con el planeamiento efectuado para el centro de radar móvil, el alojamiento, racionamiento, seguridad, y apoyo logístico en general, sería provisto por la BAM Malvinas; lo que no ocurrió ya que todo tuvo que ser solucionado por el prop escuadrón móvil de radar, asumiendo funciones ajenas a su responsabilidad y para las que no estaba completamente preparado aunque el riesgo de que, de esperar la solución por su vía normal, fueran afectadas las operaciones.

b) No se realizó un relevamiento del personal (Kelper) que vivía cerca de la ubicación del radar por parte de inteligencia teniendo que efectuar el propio personal del escuadrón.

c) El traslado del material desde el continente no fue el correcto por cuanto el mismo fue separado desde la iniciación del mismo desde PAL, ya que parte fue a CRV y otra a GAL (generadores) al ser embarcados en Boeing 707 y no haber en CRV material para de descarga, demorando el armado del centro del radar en tres días

d) La seguridad al radar estuvo dada por personal propio y la artillería Aá Ejército/Armada, con el inconveniente de haberla ubicado demasiado cerca; por ejemplo los OTTO MELARA, los cuales llegaron a cortar las conecciones rígidas de las tarjetas y módulos del equipo por la vibración producida por los disparos.-

SUGERENCIAS

6º) De la experiencia obtenida desde el punto de vista VYCA se sugiere lo siguiente:

1º) Que es necesario que el personal que se desempeña en el C.I.C. posea conocimientos, no solamente referidos a una de las armas intervinientes, sino de todo lo ateniente a la defensa aérea y en especial lo relacionado con la evaluación de las amenazas, asignación de armas y el control de las acciones.

2º) Que el C.I.C. posea el control único sobre todas las armas intervinientes en la defensa aérea, tanto las aire-aire, como las superficie-aire.

3º) Que se revisen y actualicen a la luz de lo obrado en el conflicto Malvinas las normas y prodedimientos de defensa aérea y control aerotáctico.

4º) Se logre unidad de mando en todo lo atenientе al control de armas "contra aire" (aire-aire y superficie-aire), y el contro del espacio aéreo en general.

5º) Se establezca en los TTOO un órgano único, que sea responsable de la emisión de directivas, normas, y procedimientos de uso común, tales como códigos IFF/SIF, indicativos, frecuencias, atenuación, etc.

6º) De realizar operativos conjuntos con las otras fuerzas para lograr la unidad de mando sugerida en el inciso 4º y obtener la coordinación y complementación de los integrantes de un TOO

CONTI///

7º) Lograr una buena comunicación entre Centros de Radar para obtener un efectivo control y transferencia del movimiento aéreo, lográndose con ello una buena detección e identificación.

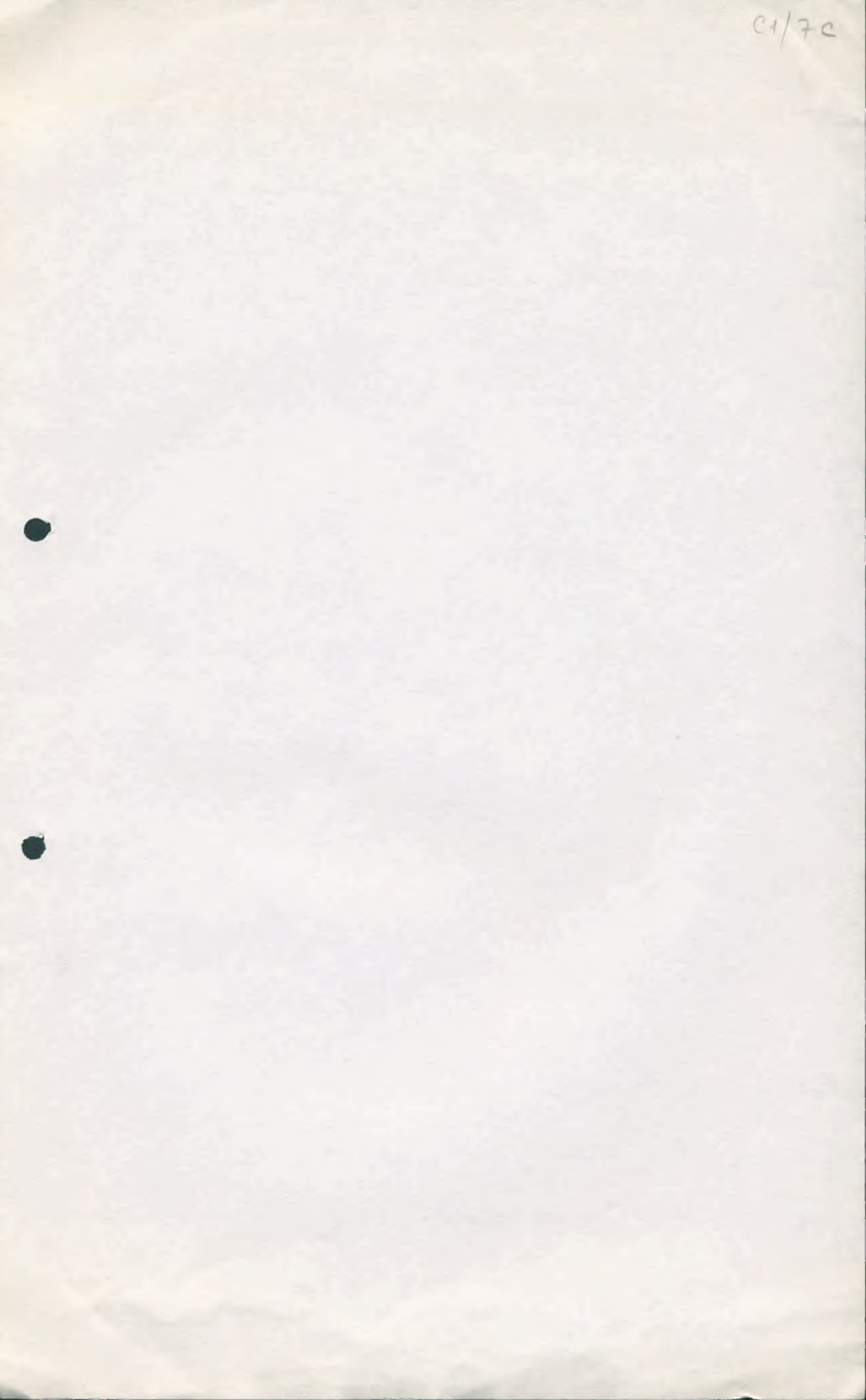
8º) Aprovechar las capacidades del equipamiento en lo que respecta a tránsito aéreo , adiestrando al personal VYCA para que pueda asumir dicha responsabilidad en acciones como el conflicto Malvinas.

9º) Desarrollar operativos dentro de la mayor realidad posible es decir con armamento real, para que el personal tenga idea de lo que es un combate.

10º) Utilización de las micro ondas en los operativos para lograr una buena comunicación, previo adiestramiento del personal con un curso completo de mantenimiento, preparación y operación.

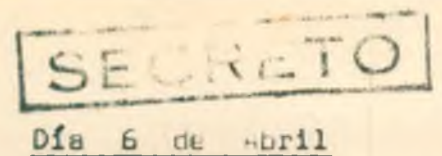
11º) Un intenso adiestramiento de los controladores y pilotos de los distintos tipos de aviones, saliendo de los procedimientos normales de intercepciones de 60º y 90º, visto de la experiencia en Malvinas donde las mismas no se puedieron llevar a cabo debido a las perfomances, o peratividad del avión enemigo, sumandose de estar guiado por radar.

1er. Ten. Nolberto R. FABER
(Gen 3340)



6 DE ABR 82

A 14 JUN 1982



1/70

Día 6 de Abril

08:00 Hs. Se inicia la operación con radar S/N, Comunicaciónes S/N, Personal S/N.

08:10 Hs. Un ploteo C-130 MDP-MLV.

10:31 Hs. C-130 Vlo 640 MLV- MDP, el eco se pierde cada dos o tres vueltas de antena. Sale anillo de interferencia entre 360/130º a 7 NM y desaparese. Luego aparese en el 245/159º Dis. 12 NM y dá la impresión de que el MTI funciona mal S.A. TAMBUSCI informa que no puede solucionar inconveniente por tener que trabajar sin alta y luego con la antena detenida.

10:43 Hs. Vuelo 640 desaparese a las 175 NM Az.344 FL.250.

11:03 Hs. C-130 LITRO 11 se mantiene orbitando en Az.250/243 Dis.120NM/ 102 NM realiza reabastecimiento A-4C Zonda.

13:00 Hs. Entrego Svc.c/novedad que antecedeny con Litro 2 y Litro 8 en pantalla, Gato sin apareser.
1º Ten.FABER

13:30 Hs. Se detecta un problema en el punto de notificación DELTA, el cual esta de acuerdo a la directiva a 77 NM pero su ubicación es 52º 36' S - 61º 30'W lo que no es correcto. Tambien se deja constancia de que los aviones estan ingresando con el mismo Modo de IFF.

16:35 Hs. Se baja Antena por Viento fuera de norma. Rafagas de 45 a 50 Kts.

17:05 Hs. Hago entrega del turno con radar fuera de servicio por lo antes acentado.
1º Ten.ROMERO

07 de Abril

08:30 Hs. Se comiensa a operar, teniendo como ploteo el L-6 que venia y el L-2 y L8 que salieron para CRV.

09:50 Hs. Sale fuera de servicicio por meteorologia.
1º Ten.ROMERO

08 de Abril

08:00 Hs. Se comienza la operación.

08:15 Hs. Comienza contacto con aeronaves que no respetan el código IFF establecido para el día de la fecha. Falta coordinación con trabajo de radar-TORREON (Fragata)y TWR.

09:15 Hs. Litro 4 informa a TWR que no engancha frecuencia de radar. Se hace contacto con Litro 4 sin problema.

10:00 Hs. Litro 3 informa a TWR que no hace contacto con frecuencia radar. Llamo y me comunico sin problema. Entra con IFF 2375.
49º 20' S - 60º 40' W 11 Buques
105 NM de la costa.

10:20 Hs. Se apaga giro de antena por viento fuera de norma.
Se trabajo con dos aviones con frecuencias cambiadas(141.7-1[illegible])
porque salieron mal de CRV (118.8para radar y 118.1 para TWR)
Volvemos a las frecuencias asignadas anteriormente.
Datos de enbarcaciones pasadas por Litro 3.
Ten.SARAVIA

1

SECRETO

2
C1/7C

17:33 Hs. Litro 3 avista los ecos a 35 NM al SE de la posicion anterior.

17:27 Hs. Tuvimos enlace con L-3 en las 138 NM Nivel 211,340 Kts.Operaciones pidio que lo transfirieramos a TWR.

18:15 Hs. Salta alta.Trabajamos con IFF solamente.

18:31 Hs. Radar fuera de servicio por saltar una fase de un generador.
Alf.MERLAU

19:26 Hs. En servicio NML.

19:55 Hs. CURRUCA 1 (Electra)posición DELTA en Az.243 Dis.146 NM no siendo la que se tiene marcada en la pantalla y de acuerdo a la directiva del puesto Cdo.

20:01 Hs. CALANDRIA 24 (F-28)posición DELTA Az.243 Dis.123 NM no coinsidiendo con CURRUCA 1 .

21:00 Hs. Entrego con novedad que anteceden.
1º Ten.FABER

21:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades antes puesta.

21:35 Hs. 1º Vuelo ploteado en planilla-CURRUCA.

09 de Abril

01:25 Hs. 2º ploteo segun planilla.L-4.

01:35 Hs. 3º vuelo L-2.

01:50 Hs. 4º vuelo L-3.Se da separación de nivel,L-4 solicita entrar antes L-2,pero antes diferencia de 7 NM se le mantiene la segunda entrada siguiendo detalle 1º L-2-050,2º L-4-060 3º L-3 070.

04:15 Hs. Despegue del L-4.

04:31 Hs. Despegue del L-2.

04:56 Hs. Despegue del L-3.

05:20 Hs. Hago entrega del turno con lo arriba establecido.

05:20 Hs. Me hago cargo del turno con lo arriba establecido.

07:44 Hs. Contacto con Litro 6 a 148 NM.Transferido a 30 NM a TWR S/N.

08:25 Hs. Tero 5 se comunica con nosotros en Az.255 12 NM.

08:40 Hs. Se forma un circulo de ruido a 10 NM del centro de pantalla se informa al personal técnico.

08:51 Hs. Contacto con CALANDRIA transferido a las 30 NM S/N.
Ten.SARAVIA.

10 de Abril

09:00 Hs. Me hago cargo del turno con lo arriba establecido.
Alf.MERLAU

09:08 Hs. Contacto con L-2,Az 304,136 NM.Transfiero L-2 a TWR S/N.

SECRETO

09:15 Hs. Despega PALA.

09:41 Hs. Contacto NUBE 2 Az.243,108 NM.

09:46 Hs. Despega PER.

09:50 Hs. Contacto PATO,Az,286,116 NM.

10:00 Hs. Contacto L-3,Az.303,140 NM.

10:01 Hs. Transfiero NUBE 2 a TWR S/N.

10:05 Hs. Contacto BUL,Az 243,136 NM.

10:12 Hs. Contacto NUBE 1,Az.246,153 NM.

10:19 Hs. Transfiero L-3 a TWR S/N.

10:23 Hs. Transfiero BUL a TWR S/N.

10:28 Hs. Despega TITAN.

10:34 Hs. Tranfiero NUBE 1 a TWR S/N.

10:42 Hs. Contacto Litro 4,Az 248,155NM.

10:48 Hs. Contacto MLV Az.242 164 NM.

11:00 Hs. Despega el BUL.

11:05 Hs. Transfiero MLV a TWR S/N.

11:10 Hs. L-4 hace enlace con TWR sin autorización del radar.

11:14 Hs. Contacto Litro 6,Az 306,166 NM.L-6 avista una embarcación a 10 NM de distancia a las 3 Horas de su posición que igual rumbo que L-6 (Az.306.114 NM).

11:31 Hs. Contacto Tigre (A-4C)Az.264,157 NM.

11:32 Hs. Despego MLV,transfiero L-6 a TWR S/N.

11:37 Hs. Despega L-2 y 3 en formación recorren la isla.

11:44 Hs. Despega PATO 2 .

12:04 Hs. Contacto CAP a Az. 243,154 NM.

12:28 Hs. Contacto BUITRE Az.271,143 NM.

12.30 Hs. Contacto L-2,3 Az 291 129 NM.

12:50 Hs. Despega L-4.

12:56 Hs. Contacto BCM (CURRUCA) Az.243,149 nm.

12:59 Hs. Contacto L-6 Az. 319 100 NM.

13:00 Hs. Conatacto LV-DL1 (F-28) Az.243 140 NM.

13:08 Hs. Transfiero L-6 a TWR S/N.

4
C1/70

13:15 Hs. Transfiero LV-DLI y CURRBLA 2 a TWR S/N.

13:20 Hs. Despega CAP.
Alf.MERCAU

13:40 Hs. Recibo servicio.
1º Ten. FABER

17:00 Hs. Entrego svc S/N.
1º Ten.FABER

17:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

17:35 Hs. Se inicia procedimiebto de aterrizaje por fallas de enlace con TWR en todas (2) frecuencias de Lobo.

17:42 Hs. Aterilzaje S/N.

17:45 Hs. Inicia regreso a base L-2,localizando en su radar el eco de un barco a 30 NM de la costa en posición S 51º 05' W 58º 00.

18:35 Hs. Enlace con Gorrión dando esa novedad.

19:40 Hs. Eco no identificado 303º 105 NM.

20:00 Hs. Se inicia sircuito de espera para el LV-UL en el 235,33NM,el 100 circuito de esperay al Litro 4 en el nivel 200,Az.354 50 NM,ambos con una hora de demora.

20:40 Hs. Se ordena desde TWR que se entregue el Petrel en nivel 120.Se deja asentada la novedad de que el Tero (denominación correspondiente a helicoptero) es identificado con la autenticación ,hasta 4º letra para l cual el piloto,informo que el radar no savia el empleo de a la autenticación.

20:45 Hs. L-3 se comunica con Petrel 2 en Bravo y luego no se tiene enlace con él,viene con L-3.

21:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente. Tero se aleja con IFF 4050 que no corresponde al indicado siendo este el 4720 hasta las 24:00 Hs.

21:54 Hs. Petrel 2 con rumbo 270 se recibe como eco intermitente a 40 NM 200 nivel.

22:13 Hs. EUL con 220 Fl se pierde radar primario a 50 NM.

22:20 Hs. Se corta giro de antena por viento fuera de norma 60 Kts.

22:39 Hs. Sale por Fr principal el corresponsal Aguatero.Al ser interrogado no contesta.Se informa al CIC se verifica si corresponde a un indicativonaval,pero se desconoce porque trabaja en frecuencia de radar atiende el tema el My.CATALANO.

23:50 Hs. Se efectua el apoyo por VHF a la entrada de Laro 2 por VHF de TWR con problemas de resepción.

01:22 Hs. Enlace con Petrel 1 por VHF por fallas de VHF de TWR.

<u>10 de Abril</u>

01:55 Hs. Se pone en servicio nuevamente, dismiye intencidad del viento.

02:35 Hs. Contacto con Petrel 3.

02:40 Hs. Sale fuera de servicio por Técnica.

03:15 Hs. En servicio contacto don Litro 1 .

05:00 Hs. Litro 1 avista un barco en Az 025º 43 nm con Rumbo 305º el MSG es pasado a operaciones.
Ten. SARAVIA

05:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

05:44 Hs. Contacto Litro 4, Az 349 150 NM.

05:45 Hs. Contacto Petrel 1 Az.268 134 NM.

06:00 Hs. Transfiero Petrel 1 a TWR s/n.

06:00 Hs. Transfi ro al Litro 4 a TWR s/n.

06:20 Hs. Se corta g ro de antena por viento fuera de norma 230/45.

06:47 Hs. Contacto por VHF con Petrel 4 y notifico el Charli.

07:13 Hs. Contacto por VHF con Petrel 5 y notifico Charli,

07:20 Hs. Radar en servicio.

07:26 Hs. Transfiero Petrel 5 a TWR s/n.

07:56 Hs. Contacto Con LV-GUM Az.242 162 NM.

08:14 Hs. Transfiero LV-GUM a TWR s/n.

08:24 Hs. Contacto L-3 Az.319 125 NM.

08:31 Hs. Despega Petrel 5.

08:42 Hs. Despega Campo 4.

08:43 Hs. Transfiero L-3 a TWR s/n.

08:56 Hs. Contacto L-4 Az.303 153 NM.

08:57 Hs. Contacto LV-PER Az. 243 137nm.

09:11 Hs. Transfiero PER a TWR s/n.

09:14 Hs. Transfiero L-8 a TWR s/n.
Alf. MERDAU

09:14 Hs. Recibo svc con novedad H trabajando en Az.240 Fl.20
1º Ten.FABER

11:45 Hs, Fuera de servicio por Cuerdas sueltas en antena.

11:55 Hs. En servicio normal.

12:23 Hs. Fuera de servicio por viento fuera de norma (40 Kts).

SECRETO

6
01/70

13:30 Hs. Entrego servicio con novedad,radar fuera de servicio por Wupero se mantiene comunicación.

14:51 Hs. En servicio normal.

16:23 Hs. Fuera de servicio viento fuera de norma.

16:45 Hs. En servicio normal.

17:00 Hs. Entrego servicio .
1º Ten.FABER

17:00 Hs. Me hago cargo con las novedades anteriores.

20:15 Hs. Se le asigna a Petrel 1 descenso para fl 50 y para LV-BUL fl 100. Petrel 1 no respeta nivel se mantiene en 160.Es transferido a TWR ambas aeronaves.

21:00 Hs. Hago entrega del turno .
Ten.SARAVIA

21:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

21:05 Hs. Contacto don Petrel 4 Az.264 85 NM.

21:06 Hs. Despega L-6.

21:10 Hs. Despega BUL.

21:13 Hs. Transfiero Petrel 4 a TWR s/n.

21:46 Hs. Contacto L-6 az 296,136nm.

21:57 Hs. Despega Petrel 1.

22:06 Hs. Transfiero L-2 a TWR s/n.

22:10 Hs. Despega Petrel 4.

22:29 Hs. Contacto L-8 az 305 136 nm.

22:46 Hs. Transfiero L-8 a TWR s/n.

22:46 Hs. Contacto petrel 6 az 263 111 nm.

22:54 Hs. Transfiero Petrel 4 a TWR s/n.

23:09 Hs. Despega L-8.

23:32 Hs. L-2 me avisa que L-3 notifico BRAVO pero no sale ni su eco pramario ni el secundario tampoco hay enlace de VHF.

23:43 Hs. Contacto L-3 az.301 096 nm.

23:48 Hs. Despega Petrel 5.

23:48 Hs. Contacto a AAC az350 110 nm.

23:55 Hs. Transfiero L-3 a TWR s/n.

6

SECRETO

C1/70

Día 11 de Abril

00:05 Hs. Transfiero AAC a TWR s/n.

00:39 Hs. Transfiero Petrel 5 a TWR s/n.

01:07 Hs. Despega Litro 3.

01:16 Hs. QTO LV-AAC.

02:04 Hs. Contacto Petrel 5 az 270 Dis 140.

02:20 Hs. Transfiero Petrel 5 a TWR s/n.

02:45 Hs. Contacto LV-RMV az 350 Dis 155.

03:11 Hs. Transfiero LV-RMV a TWR sin novedad.

03:23 Hs. Contacto Petrel 1 az 267 Dis 149 nm.

03:42 Hs. Transfiero a petrel 1 A TWR s/n.

03:28 Hs. QTO Petrel 2.
Alf. MERCAU.

05:00 Hs. Recibo servicio sin novedad.

05:43 Hs. Verifico eco primario que desaparese por varias vueltas de antenas y aparese una o dos vueltas y nuevamente desaparese.

08:20 Hs. Litro 3 informa buque 50º 52' S 60º 07' W rukbo 160.
08:35 Hs. Litro 3 Informa buque 49º 55' S 60º 17' W.

09:00 Hs. Entrego servicio con novedades asentadas.

13:30 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

13:47 Hs. Contacto Petrel 2 az 265 160 nm.

13:48 Hs. Contacto L-3 az 297 158 nm.

14:05 Hs. Transfiero Petrel 2 A twr s/n.

14:11 Hs. Transfiero L-3 a TWR s/n.

14:49 Hs. Contacto az 302 162nm.

15:00 Hs. Contacto Petrel 6 az 259 118 nm.

15:10 Transfiero L-6 a TWR s/n.

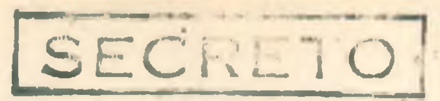
15:11 Hs. Contacto ULI az 243 167 nm.

15:15 Hs. Transfiero a TWR a Petrel 6 s/n.

15:25 Hs. Despega L-3.

15:30 Hs. Transfiero ULI a TWR s/n.

15:39 Hs. Contacto Petrel 3 az 265 144nm.


SECRETO

15:53 Hs. Transfiero Petrel 3 a TWR s/n.

16:10 Hs. Contacto Petrel 10 az 262 101nm.

16:19 Hs. Contacto L-2 az 303 119nm.

16:26 Hs. Transfiero Petrel 10 a TWR s/n.

16:26 Hs. L-2 informa tener 2 ecos en las siguientes coordenadas S 50º 46' W 59º 51'.

16:32 Hs. Despega OLI.

16:38 Hs. Transfiero L-2 a TWR s/n.

17:15 Hs. Entrego el turno s/n.

18:41 Hs. My.PERGOLINI ordena que el Petrel 4 mantenga nivel 100,luego de haber descendido a nivel 70,por decir que va a rumbo de colicion siendo que el operador de zona debe dentro de su TMA dar separación de radial,que corresponde.

19:03 Hs. Se pone en comunicacionel Litro 8 con fl 150 lo que estaán fuera del nivel de TMA (50).

19:30 Hs. Se recibe orden de que volviendo al tema anterior,el CIC dentro de juridicción del radar (90nm) y fl 100 y abarcando separación anti-colición,mientras que ante el Petrel 9.

19:58 Hs. Petrel dá posición Charlie 20 NM.

20:10 Hs. Se escucha silvido en frecuencia de TWR, ante la pregunta se niega se niega que alguien de TWR sea.

21:58 Hs. Sale el L-6.

22:00 Hs. Se hace el releve pertinente estando de turno en el CIC My.PERGOLINI entra 1º Ten.FABER . Sale 1º Ten ROMERO.

21:00 Hs. Recibo svc c/nov que anteceden.

21:15 Hs. Litro 6 informa rotura de parabrisa desciende de 240/180.

Día 12 de Abril

24:10 Hs. Litro informa barco en el 49º 25' S 61º 50' W.

24:30 Hs. Total falta de coordinación en lo que respecta a entradas para navios aviones, TWR totales desconocimiento en trancito aéreo.

05:00 Hs. Entrego svc c/nov.
1º Ten. FABER

05:00 Hs. Me hago cargo del turno s/n.

06:00 Hs. Se inicia el trancito según hoja de ploteos.

09:00 Hs. Se corta alta por traslado de radar a nueva ubicación

Día 14 de Abril

8

09:45 Hs. Se reinicia actividadde radar,en nueva ubicación de acuerdo a lo ordenado por la superioridad.

11:00 Hs. Se corta alta por viento fuera de norma 40/50 kts.

Día 15 de Abril

11:10 Hs. Se inicia operación en nueva ubicación no pudiendo operar por viento fuera de norma.
1º Ten.FABER

13:00 Hs. Informan que debemos transferir a 60 NM con nivel solicitado a la TWR.

13:10 Hs. La TWR transfiere los aviones a 1 minuto del despegue .

13:50 Hs. Entrego el svc s/n.
1º Ten.FABER

13:30 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades ya acentadas.

14:00 Hs. Petrel no recibio a Carlos (radar)en puente con Picho se le dá descenso a 100a 50 nm se le entrega.

14:18 Hs, Picho informa por radio las causas de la demora de que espera el paso de los Topos y el despegue de un F-28,siendo esta información que no corresponde.

14:21 Hs. Picha me pasa el Litro 6 con nivel 40 lo que es incorrecto ya que no tengo el control de esos niveles,lo que puede provocar un accidente,14

14:23 Hs. Picho pi e autenticación y no coincide en un principió luego si, indica una falla.

14:47 Hs. Sicho transfi re a Petriel 9 en el despegue siendo que tiene un tráfico en 100 y 80 lo que no cumplimenta las normas de seguridad.

15:07 Hs. Petrel 9 sale de las 50 nm sin comunicarse con Carlos al ser inte--rrogado alega no tener esas instrucciones para la salida.

15:15 Hs. Petrel 7 se comunica con Carlosen lateral Charlie.

16:58 Hs. Hago entrega del turno con las novedades arriba asentadas.

16:58 Hs. Me hago cargo del turno.

18:36 Hs. Litro 6 viene con frecuencia cambiada soluciona inconveniente y se comunica.

18:47 Hs. TWR comienza sin haberle sido transferido a darle indicaciones a Litro 6 a 65 nm.

18:55 Hs. Problemas con VHF Petrel 8 no me recibe recien a las 110 nm hacemos contacto.

19:00 Hs, CIC ordena entregar a 50 nm con 230 fl.

19:09 Hs. Litro 3 avista eco en radar procede de 360º en zona con resultado negativo.

21:12 Hs. Entrego el Turno con las novedades anotadas.
Ten.SARAVIA

SECRETO

10
C1/7C

21:12 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

21:26 Hs. Contácto VHF con PETREL 5, él no recibe el radar.

21:30 Hs. Despega P7.
21:37 Hs. Aparece el éco primario de P5 Az-258, 091 NM.

21:40 Hs. Despega el P1.

21:42 Hs. P5 enlace con TWR S/N.

21:49 Hs. Cpntácto radio-radar con P9 en Az-271, Dist-137 NM.

21:56 Hs. P9 hace enlace con TWR en Az-274, Dist- 94 NM, sin autorización del radar.

22:34 Hs. Contácto con P4 en Az- 267, Dist-91 NM.

22:43 Hs. Transfiero P4 a TWR S/N.

22:43 Hs. Despega P9.

22:55 Hs. Despega P5.

22:55 Hs. Contácto P8 Az 270, 130 NM.

23:39 Hs. Contácto P6, Az 267, 93 NM.

23:46 Hs. Transfiero P6 a TWR S/N.

23:50 Hs. Despega P4.

23:52 Hs. Despega P8.

16 de Abril

00:12 Hs. Contácto P2 Az 274, 120 NM.

00:23 Hs. Transfiero P2 a TWR S/N.

01:09 Hs. Contácto L2 Az 325, 147 NM.

01:22 Hs. Contácto con P9 Az 270, 145 NM.

01:29 Hs. Transfiero L2 a TWR S/N.

01:33 Hs. P9 no recibe al radar y el P2 también lo llama y no contesta.

01:36 Hs. P9 comienza el desenzo sib enlace con el radar y sin enlace con TWR. La novedad fue dada al Mayor CAJIARA.

01:40 Hs. P9 dice no haber tenido enlace con el radar y ya había tenido contácto en el Az 270, 145 NM.

02:28 Hs. PETREL 6 QTO.

02:32 Hs. Contácto con P8 Az 271 Distancia 105 NM.

02:38 Hs. QTO PETREL 6.

02:44 Hs. Transfiero a TWR S/N.

02:52 Hs. QTO P2.

03:34 Hs. QTO P8.

03:55 Hs. Contácto con P1 Az 268, 135 NM.

04:10 Hs. P1 informa a TWR que el radar le márca una nave marítima a 10 NM de la cabecera de pista. Informa al CIC Malvinas.

05:01 Hs. QTO P1.

05:13 Hs. Contácto P7 Az 268, 114 NM.

05:15 Hs. Entrego el turno con las novedades asentadas anteriormente

Alf. MERCAU

05:15 Hs. Recibo el SVC con novedades que anteceden.

09:00 Hs. Entrego SVC S/N.

1º Ten. FABER

09:23 Hs. MAA se comunica con POTRO a las 80 NM, lo que no corresponde por lo tanto se le hace notar el error y se le informa que no puede descender del nivel 230.

10:56 Hs. Me comuníca con POTRO tomando conocimiento que el 4644 se comunico con él directamente, sin el enlace con PUCHO, siendo que s se encontraba a 75 NM, dandolé una distancia incomoda(50 NM).

11;16 Hs. El LITRO 2 pasa con POTRO con 210, habiendo solicitado

12:00 Hs. GRILLO por órden del CIC al no dar la primera letra de autenticación (daba D) siendo A, se le comunica que regrese ya que no hay plan de vuelo, luego POTRO lo comunica a PAMPA 2.

13:00 Hs. Me hago cargo del turno.

13:32 Hs. Entra 2 CONDOR (Camberra), se comunica recien a 28 NM de ésta con 25 de FL, no hay eco de radar.

14:10 Hs. Por quejas del comandante de aeronave por hablar mucho en la frecuencia CIC ordena que si la aeronave no tiene éco radar no se le contesta por más que llame hasta que aparezca el éco a fin de que no se le deba requerir posición.

14:28 Hs. CIC ordena autorizar radar a dar descenso hasta FL 100 sobre ve vertical.

14:34 Hs. Se anula la órden anterior. Se continúa entregando a 50 NM con 230 de FL.

14:39 Hs. CIC ordena entregar a 70 NM con el nivel con que venga.

17:00 Hs. Entrego con las novedades anteriores.

Ten. SARAVIA

17:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

17:43 Hs. Contácto L8 Az 308, 163 NM.

17:55 Hs. Transfiero L8 a TWR S/N.

18:04 Hs. Contácto L2 Az 309, 136 NM.

SECRETO

12
C1/9C

18:18 Hs. Contácto P8 Az 270, 139 NM.

18:19 Hs. Transfiero P8 a TWR S/N.

18:40 Hs. Contácto 5T21 Az 220, 62 NM.

18:50 Hs. Transfiero 5T21 a TWR S/N.

19:10 Hs. Contácto P2 Az 269, 125 NM.

19:17 Hs. Transfiero P2 a TWR S/N.

19:32 Hs. Contácto con P3 Az 301, 135 NM.

19:33 Hs. Contácto L6 Az 311, 170 NM.

19:41 Hs. Transfiero L3 a TWR S/N.

19:50 Hs. Transfiero L6 a TWR S/N.

20:20 Hs. Contácto P4 Az 261, 92 NM.

20:25 Hs. Transfiero P4 a TWR S/N.

20:37 Hs. Contácto P9 Az 269, 145 NM.

20:46 Hs. Transfiero P9 a TWR S/N.

21:10 Hs. Entrego el turno con las novedades asentadas anteriormente.

Alf. MERCAU

21:10 Hs. Recibo servicio con novedad presedente.

22:10 Hs. Fuera de servicio por Transformador de pulso.

23:19 Hs. En servicio mormal.

17 de Abril

05:00 Hs. Entrego servicio.

1º Ten. FABER

09:00 Hs. Entrego el turno sin ningún vuelo S/N.

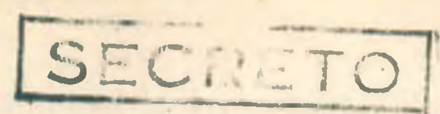
09:00 Hs. Me hago cargo del turno.

09:40 Hs. Se mantiene constante ruido de fondo en VHF, frecuencias en 00 y 5.0. Personal de Comunicaciones informa la novedad al Mayor SILVA.

11:00 Hs. Aparecen en frecuencia de TWR helicopteros con indicativos que nosotros no tenemos y CIC desconoce.

11:20 Hs. Directiva CIC cuando pidandecenso que pasen a frecuencia TWR

12:30 Hs. Sale al aire PLATA no se puede comunicar con TWR, radar le hace puente creyendo que PLATA es un PUMA de ejercito. Sale al aire el otro PLATA(PUMA). El primer PLATA es un LEAR YET, se produce confución por dos aeronaves con el mísmo indicativo, resultando ser el primer PLATA un éco que el radar pasó como no identificado con IFF 3005 a 90 NM por no tener plan de vuelo.



13:06 Hs. Entrego el turno S/N.

Ten. SARAVIA

13:06 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

14:26 Hs. Contácto con 5T21 Az 236, 139 NM.

14:35 Hs. Transfiero a 5T21 a TWR S/N.

15:00 Hs. Reemplazado el Alf. MERCAU poe el Mayor SILVA.

15:30 Hs. Contácto con L6 en Az 310, 173 NM. (270 FL).

16:00 Hs. La mayoría de los aviones estaban en secundaria en lugar de principal, probablemente debido a que los equipos de los mismos no llegan a frecuencia 140.00 (principal).(equipos solo hasta 135.90 tal vez).

16:05 Hs. Contácto con L8 en Az 309, 175 NM/ (270 FL).

16:20 Hs. Verificando la novedad anotada a las 09:40 Hs. (señal constante en frecuencia), la misma parece un tono de ajuste presente en 120, 125, 140 y 150 Mhz, el tono no es el mismo en todas las frecuencias.

17:43 Hs. Aparece un éco 090/90 NM, con indicación de 10.000 pies de altitud, no se desplazaba y permaneció estático por 5 minutos hasta que desapareció.

17:49 Hs. A las 15:35 Hs, se superpusieron en la vertical los BUITRES, el PETREL 2 y el 5T20, ante la negativa de TWR de descender a menos de 100 los BUITRES, regresaron y el PETREL 2 se quejó.

17:49 Hs. Recibo servicio 1º Ten. FABER.

19:03 Hs. 5T2 nivel 250 aparece a 88 NM, Az 243 póco alcance en dicho Az.

21:00 Hs. Entrego SVC.

1º Ten. FABER

<u>Día 18 de Abril</u>

05:00 Hs. Me hago cargo del turno.

08:45 Hs. Informo al CIC que el UP6 con taréa de reconociniento se pierde en contácto de radio y radar en Az 125 a 115 NM.

09:00 Hs. Entrego el turno.

Ten. SARAVIA

09:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

09:45 Hs. Hace enlace con radar FOCO, pero no aparece el éco primario ni el secundario.

09:50 Hs. Transfiero a FOCO a TWR S/N.

10:08 Hs. Hace enlace el 5T21 con el radar pero no aparece ni el primario ni el secundario.

10:13 Hs. Contácto 5T21 Az 243, 89 NM.

10:25 Hs. FOCO informó ver un móvil marítimo Az 214, 11 NM, estíma que es una lancha guatdacosta color verde y naranja con gris al costado y otra de casco rojo interior naranja y puente blanco.

11:00 Hs. Contácto con CASTOR Az 243, 100 NM.

11:03 Hs. Contácto con AGUILA Az 306, 167 NM.

11:13 Hs. Transfiero CASTOR a TWR S/N.

11:14 Hs. Transfiero AGUILA a TWR S/N.

11:18 Hs. En Az 050, 100 NM, aparecen 2 écos y desaparecen, vuelven a aparecer y desaparecen y asi susesivamente con nivel 000.

11:53 Hs. Despega NAHUEL (Pucará), para dirigirse a la zona donde fueron avistados los écos Az 050, 100 NM.

12:12 Hs. Contácto LITRO 6, Az 309, 160 NM.

13:00 Hs. Transfiero L6 a TWR S/N.

13:02 Hs. Contácto L8, Az 310, 170 NM.

13:13 Hs. Transfiero L8 a TWR S/N.

13:15 Hs. Entrego el turno S/N.

Alf. MERCAU

13:16 Hs. Recibo el turno.

15:20 Hs. Se para antena por viento fuera de norma. Se aprovecha para cambiar PFN.

19:30 Hs. En servicio normal. 1º Ten. ROMERO.

20:57 Hs. Me hago cargo del turno. Ten. SARAVIA.

Día 19 de Abril

01:20 Hs. CORAL que activó transponder 2230 70 NM afuera con rumbo a CRV no se comunicó con nosotros. PUCHO llama para hacerle desactivar IFF pero no respondió, lo mantuvo prendido hasta desaparecer de pantalla.

04:26 Hs. Problemas nuevamente con el que no se notifica entrando por Bravo si enciende IFF. Se lo interroga a 110 NM pidiendo que active ganso y responde activado.

05:00 Hs. Entrego S/N.

Ten. SARAVIA

05:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

05:12 Hs. Contácto con CORAL 5, Az 303, 140 NM.

05:25 Hs. Transfierp CORAL 5 a TWR S/N.

SECRETO

15
01/70

06:13 Hs. Contácto CORAL 3 Az 299, 133 NM.

06:19 Hs. Transfiero C3 a TWR S/N.

06:59 Hs. Contácto CORAL 1 Az 299, 126 NM.

07:10 Hs. Transfiero C1 a TWR S/N.

08:56 Hs. Contácto L7 Az 310; 180 NM.

09:00 Hs. Entrego el turno S/N.

Alf. MERCAU

09:00 Hs. Recibo turno S/N.

10:00 Hs. Se recibe del CIC: indicativos de aeronaves en general, códigos IFF modos 2 y 3, autenticación. Todo eso establecido en los anexos y apéndices de la órden de operaciones del COATLAN SUR (Puerto Belgrano), que no coincide con lo establecido poe el CODAZ SUR y que tambien sigue vigente (falta coordinación). Existen otros procedimientos (ejemplo: corredores artilleria) que no coinciden entre ambos comandos, lo que crea descordinación y anarquía.

CORAL 8/7 no adoptaron corredor de salida 330º. En Az 261 CORAL 1 se vió a las 118 NM. 5T21 Az 251, FL 250 recien se vió a las 96NM ALFIL 135 NM Az 268 FL 300.

13:09 Hs. Entrego turno S/N.

1º Ten. FABER

13:15 Hs. PACO le da a ALFIL (FL 100) Frecuencia por radar.

13:17 Hs. 303-130 un éco nivel estimado 210.

17:00 Hs. Entrego el turno S/N.

1º Ten. FABER

17:00 Hs. Me hago cargo del turno.

17:20 Hs. Se detécta en Az 300 a 10 NM un helicóptero con IFF 3145 al que no lo tenemos computado, preguntamos al CIC a quien corresponde dicho IFF y responde 7 minutos mas tarde que es un helicóptero de ejercito pero que desconoce el indicativo.

21:00 Hs. Hago entrega del turno S/N.

Ten. SARAVIA

21:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

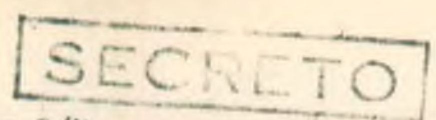
21:20 Hs. Az 141, 250 NM de CRV CORAL 9 avista una columna de 15 puntos luminosos con rumbo 160, retransmitido por el 5T21.

Día 20 de Abril

01:56 Hs. C6 se comunica directamente con TWR a las 60 NM sin hacer contácto con el radar.

05:15 Hs. Entrego el turno S/N.

Alf. MERCAU 15


SECRETO

16
01/70

05:15 Hs. Recibo turno S/N.

09:00 Hs. Entrego el turno S/N.

1º Ten. FABER

09:00 Hs. Me hago cargo.

11:50 Hs. CORAL 5 sin identificar hasta las 50 NM con IFF 2025. Se comunica con TWR y se le requiere autenticación (positivo).

11:55 Hs. Radar F/S por viento fuera de norma. Orden del CIC 44 Kts. quedando en escucha de VHF.

18:08 Hs. Radar en servicio normal 26 Kts. de viento.

1º Ten. FABER

Aeronave 030, distancia 177 se identifica a las 143 NM como . LVSEN nivel 210 como el CIC no tiene absolutamente modo, piden que salga en frecuencia de TWR para autenticar a pesar de haberle pasado IFF 0535.

19:45 Hs. Radar fuera de servicio por viento fuera de norma, el CIC informa que esperemos hasta 40 Kts, se le informa que negativo.

19:55 Hs. TWR informa CORAL 6 viento de los 270 a 280º/ 45 a 50 Kts.

22:10 Hs. CP QUINTANA inicia escucha en VHF radar continúa F/S por viento fuera de norma.

Día 21 de Abril

06:30 Hs. Se pone en servicio. Me hago cargo del turno.

09:00 Hs. Entrego turno S/N.

Ten. SARAVIA

09:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente. Alf. MERLAU

13:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades arriba asentadas.

15:15 Hs. LVCIV GRA para reconocimiento de zona sur.

17:00 Hs. Hago entrega S/N.

17:00 Hs. Me hago cargo S/N.

18:03 Hs. Sale F/S porque salta alta.

18:09 Hs. Entra en servicio.

21:00 Hs. Entrego el turno S/N.

1º Ten. MAZZOCHI

21:00 Hs. Recibo el turno S/N.

21:03 Hs. C4 informa posición B (negativo por encontrarse a 126 NM) con IFF que no correspondepor FPL al pedirle autenticación lo cual hace mal, el CIC informado (Mayor PERGOLINI), no autoriza el ARR que regrese a destino.

16

SECRETO

21:09 Hs. CIC informa que realice espera a donde se encuentre el C4.

21:10 Hs. C4 informa que la autenticación solicitada no es la que corresponde a la fecha. Pregunta que fecha y contesta el día 20, lo cual le contestó que hoy es 21. Rectifica la autentica ción.

21:15 Hs. CIC autoriza ingreso.

21:20 Hs. C4 pregunta que error existe en IFF informó 2 dígitos incorecto informó al comandante corrija error.

21:24 Hs. C3 se identífica recien a las 62 NM, cuando le informa distan cia, un informe que no tengo por que dar datos de distancia, le informo que él tiene que realizar QSO a las 100 NM en posición B.

Día 22 de Abril

01:05 Hs. Se tiene éco en Az 132/140, distancia 22/24 NM nivel 45/55, se informa al CIC el cual pide por TWR que C15 verifique el radar de a bordo si tiene éco en esa dirección, para rumbo 135 informa que es afirmativo. C2 proximo a despegar se ofrecê para reconocer la zona.

01:10 Hs. Pasa con nosotros y verifica en su radar que tambien tiene el éco, se lo guía e informa que es un CB cob formación de hielo, regresa retomando destino.

03:40 Hs. C7 informa que C15 visualizó a 9 barcos en Az 345, 230 NM de MLV. Informamos al CIC.

05:00 Hs. Entrego SVC con novedades que anteceden.

1º Ten. FABER

05:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades que anteceden anteriormente.

06:00 Hs. Radar F/S por Viento fuera de norma.

07:55 Hs. Radar en SVC normal.

08:33 Hs. Radar F/S, por viento fuera de norma.

10:10 Hs. Vcom. ARANDA da la órden de poner el radar en servicio.

12:20 Hs. Ordena el Mayor PERGOLINI controlar el tránsito de dos aviones C130, CORAL 2 y 3 con FL 120.

13:00 Hs. Entrego el turno S/N.

Alf. [illegible]

13:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

17:00 Hs. Entrego el turno S/N.

1º Ten. MAZZOCHI

17:00 Hs. Recibo el turno S/N.

21:00 Hs. Entrego el turno S/N.

1º Ten. FABER

SECRETO

18
21/70

21:00 Hs. Me hago cargo del turmo.

Día 23 de Abril

00:15 Hs. Sale en VHF CORSE 2 con TWR dando 100 NM afuera, no lo tenemos en pantalla, TWR le contesta recien cuando CORSE 2 da 90 NM, sigue sin aparecer en pantalla. Aparece a 125 NM en Az 310 y ahora si lo recibimos con VHF, el contácto recrimina que nos estuvo llamando por la frecuencia principal y secundaria y que no le respondimos, se le responde que se lo escucho fuerte y claro y el que no escuchaba era él y ademas que no dió la posición correcta estimando que cuando dió 100 NMM se encontraba por lo menos a 140 NM. Responde afirmativamente. Pasa con VERDE éste lo recive y le contesta que CORAL 2 no escucha nuevamente le hacemos puente y CORSE 2 nos queda muy agradecidos.

00:57 Hs. CORSE 8 estando 20 NM afuera me da posición K. Le rectifíco diciendo que no se encuentra en esa posición hace silencio y vuelve diciendo OK OK.

02:18 Hs. Se detécta en Az 140, 15 NM un éco con nivel 25/30 que se desplazaba muy lentamente con rumbo 060, se pierde intermitentemente y al comprobar que su desplazamiento era real se informa al CIC, se lo sigue ploteando hasta que no se lo tiene mas en pantalla, en Az aprixímado de 124 a 15 NM. Presumiblemente se trataba de u una formación nubosa que de el seguimiento posterior de otro écos demostró que todo sigue en ese rumbo con esa velocidad habiendo viento de los 240º.

05:06 Hs. Hago entrega del servicio con las novedades asentadas.

Ten. SARAVIA

05:08 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas.

05:50 Hs. El CORAL 5 hace contácto con VERDE aduciendo que no lo recibimos ante lo cual la TWR pide autenticación y contesta mal, informada la TWR de eso el C 5 sale al aire diciendo que él contestó bien y que el MANTO está atento, se informa al CIC que quien estaba a la escucha, y de forma inmediata el CIC le pide nueva autenticación con las dos últimas letras ID en forma correcta.

06:20 Hs. El CORAL 15 sale sin respetar la salida.

09:00 Hs. Entrego el turno S/N.

1º Ten. ROMERO

09:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

11:25 Hs. Entran aparentemente dos Camberra que se pierden 92 NM antes no hacen contácto de comunicación.

13:00 Hs. Entrego S/N.

1º Ten. MAZZOCHI

13:00 Hs. Recibo turno S/N.

16:28 Hs. Comprobación correcta de salida Az 293, con FL 060, se visualiza a las 48 NM con C6 (C130).

17:00 Hs. Entrego S/N.

1º Ten. FABER

SECRETO

19
c1/7C

17:00 Hs. Me hago cargo del turno.

21:00 Hs. Entrego el turno.

Ten. SARAVIA

21:00 Hs. Me hago cargo del turno.

Día 24 de Abril

05:00 Hs. Entrego el turno S/N.

Alf. MERCAU

05:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

08:20 Hs. MULA hace procedimiento sin autorización de TWR.

09:00 Hs. Entrego el turno S/N.

1º Ten. MAZZOCHI

09:00 Hs. Recibo SVC S/N.

09:33 Hs. C 2 GRA - MLV - FL 190 Az 248, se vió a las 77 NM. BUITRE con FL 330 Az 250 recién a las 130 NM. PUTRO con FL 300 Az 241 recien a 97 NM. PUTRO saliendo en 240 FL 320 se perdió a las 109 NM. SOL FL 150 Az 236, 185 NM entrando.

13:00 Hs. Entrego S/N.

1º Ten. FABER

13:00 Hs. Me hago cargo del turno.

14:00 Hs. Aparece un éco con IFF modo 1 0000 a 4 NM con Rº a cámu, se informa al CIC para que si es nuestro se le haga apagar IFF. No recibimos respuesta.

14:45 Hs. Se detecta al C 2 recién a 68 NM con IFF y primario a un FL de 190.

16:20 Hs. GRILLO se comunica e identifica con nosotros con IFF ·1035 y pasa sin avisarnos con TWR.

17:00 Hs. Entrego el turno.

Ten. SARAVIA

17:00 Hs. Me hago cargo del turno.

18:07 Hs. MULA notifica Bravo pero se encuentra en el Az 304, 130 NM y viene con IFF cambiado. El CIC nos pasó 1045 y viene con 5045, le hicimos autenticar y respondió bien.

18:22 Hs. BUU Az 247, 76 NM no trae el IFF que me pasó el CIC trae 0572 y al CIC me pasó 0750. Autenticación correcta.

19:03 Hs. GANCHO hace enlace con TWR sin haberse identificado en Az 25[illegible]. 93 NM y sin haber hecho enlace con el radar.

19:45 Hs. A la derecha de su rumbo (325/121NM) divisa dos luces inte[illegible] el NUTRIA.

20:07 Hs. GRILLO informa haber visto en el Az 320, 160 NM del aeró[illegible]

SECRETO

20
61/VC

MLV dos luces.

20:19 Hs. MULA en Az 330, 81 NM informa tener a la una distancia 10 NM dos écos.

20:31 Hs. MULA en el Az 319, 126 NM informa que los tiene a las 53 NM (090º), 15 NM de su posición.

20:35 Hs. MULA en el Az 312, 170 NM informa tener un éco muy pequeño pero muy iluminado a las tres (090º, 30/40 NM).

21:10 Hs. Entrego el turno S/N.

Alf. MERCAU

22:20 Hs. Se detecta un éco en el Az 125, 20 NM presumiblemente un helicoptero con FL 060.

23:10 Hs. El Boeing que fue a observar sin ningun resultado aterriza.

23:15 Hs. Aparece en Az 088, 17 NM y es seguido hasta el Az 100, 18 NM, en que a 30 de FL estando en apoyo de los accidentes geográficos.

Día 25 de Abril

05:00 Hs. Hago entrega S/N.

05:00 Hs. Recibo turno con las novedades que anteceden.

05:35 Hs, Radar F/S por viento fuera de norma, se mantiene escucha a pedido del CIC por condiciones climaticas y poco alcance de VHF TWR.

07:20 Hs. Se apaga VHF. Fuera de servicio total. 1º Ten. FABER.

Día 26 de Abril

01:00 Hs. Se comienza a trabajar despúés de haber estado fuera de servicio por viento.

01:30 Hs. Aparece un éco por 5 vueltas de antena en Az 356, 20 NM aparentemente un helicoptero.

02:00 Hs. En Az 142, 12 NM aparece entrando por 5 vueltas de antena a 120 Kts. un éco que luego desaparece.

03:30 Hs. Comprobamos con aviones varcos en Az 334, 77 NM, una luz. Luego en Az 327, 118 NM 4 luces. Luego en Az 321, 132 NM, aparecen 3 luces y 10 NM mas adelante 5 luces.

05:00 Hs. Entrego S/N.

1º Ten. MAZZOCHI

05:00 Hs. Me hago cargo del turno.

07:00 Hs. Se forman arcos en el centro de la pantalla coincidente con la entrada de aviones y coincidiendo los arcos con la distancia del centro de la pantalla al avión en un radio de 10 NM.

08:20 Hs. Se nota fuerte interferencia en el centro de pantalla con arcos concentricios en un radio de 5 a 8 NM. Se informa al personal técnico.

09:00 Hs. Entrego el turno.

Ten. SARAVIA

20

09:00 Hs. Me hago cargo del turno.

10:04 Hs. Le pido la posición a ROJO y me contesta que negativo. Pues, según plan de vuelo venía BOLLA nivel 210 IFF 1740 desde CRV y se identifica como ROJO FL 210 IFF 1740, y apareció en Az 345, 140 NM. Se pierde en el Az 350, 136 NM y luego aparece en el Az 004, 115 NM con rumbo 120.

10:24 Hs. 5T20 que viene de GRA es detectado en el Az 248, 87 NM, con FL 230.

11:00 Hs. LV80U que viene de GRA es detectado en el Az 244, 78 NM.

11:52 Hs. Aparece un éco en el Az 032, 159 NM, Rº 123, hizo casi lo mísmo que aquel que se identificó a las 10:04 Hs. como ROJO.

12:09 Hs. Se pierde el éco en el Az 049, 177 NM.

12:10 Hs. Aparece en Az 051, 181 NM.

12:14 Hs. Desaparece el éco en el Az 055, 187 NM con FL 330.

13:09 Hs. Entrego el turno S/N.

Alf. MERCAU

13:09 Hs. Me hago cargo del turno.

16:20 Hs. El TORDO vuelve S/N, los Camberra OK.

17:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

18:30 Hs. Sale fuera de servicio, salta alta.

18:37 Hs. Entra en servicio.

21:00 Hs. Entrego S/N.

1º Ten. MAZZOCHI

21.00 Hs. Recibo S/N. Se sigue ploteo 28 saliendo en el Az 122, FL 030, hasta 23 NM y desaparecio. CIC no tenía vuelos para ese sector desconociendo por completo dicho movimiento. Dejando aclarado que Marina informó que tenemos un claro ilimitado.

21:50 Hs. Aparece éco en Az 155, 8 NM desplazandose con rumbo 080 con FL 010/015/005, velocidad no se puede sacar por ser muy lenta, se avisa al Mayor SILVA.

22:05 Hs. Presente el Mayor SILVA verifica y lo llama al Mayor MAYORANO para que compruebe en el radar de artilleria si ven âlgo, informe que afirmativo, pero despues lo pierden.

22:30 Hs. Se retira Mayor SILVA.

22:44 Hs. Avisa el plotin que son los barcos de prefectura.

Día 27 de Abril

08:30 Hs. Aparece un éco en Az 125, 122 NM, FL 030/045/040, desplazandose rumbo 072. Lo seguimos hasta Az 107, 30 NM.

08:54 Hs. Aparece éco Az 092, FL 030/035, 115 NM, se pasa ploteo, se lo tiene hasta Az 083, 122 NM, siempre con nivel 030/035 con

pantalla descentrada y video crudo (Nº 2).

01:40 Hs. Aparece éco en Az 103, FL 025/030, 112 NM, desaparece a a las 20 NM, en Az 092 con FL 030.

05:00 Hs. Entrego SVC S/N.

1º Ten. FABER

05:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

06:06 Hs. BIGUA Informa que en el Az 005, 15 NM, hay una luz débil.

08:11 Hs. FOCA informa que desde su vertical a 45º, 100 NM, tiene un éco fuerte. Su posición Az 259, 133 NM.

09:00 Hs. Entrego el turno S/N.

Alf. MERCAU

09:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

09:40 Hs. Los Pucará salen en Az 210, 10 NM, en busca de un éco fuerte y encuentran un búque de bandera Argentina. Los Camberra vuelven hasta el Az 190, 150 NM, y luego se vuelven a ir hacia el este.

13:00 Hs. Entrego el turno S/N.

13:00 Hs. Me hago cargo S/N.

17:00 Hs. Entrego S/N.

1º Ten. MAZZOCHI

17:00 Hs. Recibo S/N.

17:11 Hs. TIGRE informa barco sur 52, 155W, 58 291, Rº 270, inforna CIC.

21:00 Hs. Entrego SVC S/N.

1º Ten. FABER

21:00 Hs. Recibí el turno. Se realizaron aproximadamente 25 ploteos correspondiente a helicopteros entre entrada y salida. Se produjeron en dos oleadas con intervalos de 15 minutos todos los ploteos al CIC. Se comprobó un procedimiento de entrada por el Az 040, 5 NM, desaparece y vuelve a aparecer en alejamiento hacia los radiales 110 y 180º, perdiendose aproximadamente a las 10/12 NM. La velocidad fue siempre reducida y quedaron comprobados varios cambios de rumbo. El nivel fue imposible de determinar en todos los casos debido a la escasa distancia a que se encontraban los écos. Para su mejor detección se trabajó con video crudo.

24:00 Hs. Entrego SVC S/N.

Ten. SARAVIA

24:00 Hs. Recibo servicio con novedad. Se detectan écos en el Az 292, 20 NM Rº 102, y en Az 122, 26 NM, 142 al 155 distancia 6 NM hasta 14 NM. Total detectados 19 écos.

Día 28 de Abril

02:00 Hs. Se corta radar por viento fuera de norma de 52 Kts. con ráfagas de 60 Kts.

SECRETO

03:44 Hs. En servicio nuevamente con radar y personal S/N.

05:00 Hs. Entrego servicio S/N.

1º Ten. FABER

05:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

06:20 Hs. Mayor PERGOLINI ordena que se pare la antena por viento entre 46 y 52 Kts.

10:25 Hs. Radar en SVC normal.

13:00 Hs. Entrego el turno S/N.

1º Ten. MAZZOCHI

13:00 Hs. Recibo el turno S/N.

16:15 Hs. Aparece éco Az 068, FL 430/460, 218 NM y se perdió en Az 033, 233 NM.

17:00 Hs. Entrego turno S/N.

1º Ten. FABER

17:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

19:07 Hs. BIGUA informa 10 luces en Az 323, 130 NM.

21:00 Hs. Entrego el turno S/N.

Ten. SARAVIA

21:[illegible] Hs. Me hago cargo del turno S/N.

<u>Día 29 de Abril</u>

05:15 Hs. Entrego el turno S/N.

Alf. MERCAL

07:24 Hs. PAMPA que viene del continente confirma la flota 120 NM, 9 a 14 barcos.

07:29 Hs. PAMPA confirma a 200 NM.

09:00 Hs. Recibo turno S/N.

13:00 Hs. Entrego turno S/N.

1º Ten. FABER

13:00 Hs. Me hago cargo S/N.

13:25 Hs. Se hace contácto con POTRO a las 136 NM, recien hizo contácto VHF y encendió IFF a las 85 NM.

13:32 Hs. Perdemos a HALCON (C130), en el Az 345, 22 NM saliendo. Pero anterior dijo que se creía con bajo nivel para pasar [illegible] a nosotros. Pregunto al CIC para confirmar y contestar que [illegible] sabe nada. Informó CIC que lo perdió al HALCON.

SECRETO

274
21/7C

14:30 Hs. Después de 10 minutos de disciSión con el CIC el radar identifica metiendose en frecuencia de TWR al POTRO con Rº 270, a 50 NM saliendo, ya que nadie en el CIC podía identificar dicho éco debido a que el CIC lo tenía computado al POTRO con Rº a CRV.

14:50 Hs. TOPO da KILO en 37 NM en lugar de 70 NM y sale directo por radial 320 sin respetar la salida establecida. Se informa al CIC que la contestación es un avión de ejercito que anda en bola.

15:05 Hs. GRILLO dió BRAVO activó IFF pero con poca ganancia, no lo reciben bien.

16:07 Hs. En general no se respetan las 150 NM para identificarse cuando entran los aviones. Se identifican a 100 NM (caso PETREL a las 100 NM).

16:15 Hs. CIC ordena que le ordenemos al GRILLO y TORDO con rumbo a CRV, ambos que se dirijan a GAL. GRILLO toma el mensaje y se pone Rº a GAL. TORDO no se encuentra en ninguna de las dos frecuencias. GRILLO trata de hacer puente que tampoco responde.

16:44 Hs. La mayoría de las informaciones pasadas con el CIC sobrelos despegues y rumbos llegan al radar mas tarde, caso DIGUA ya lo teníamos en el aire a 25 NM, cuando nos llego la información del despegue.

17:00 Hs. Entrego con las novedades anteriores.

Ten. SARAVIA

17:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anterirmente

21:00 Hs. Entrego el turno S/N.

Alf. MERCAU

21:00 Hs. Me hago cargo del turno con el seguimiento del [illegible] en observación.

22:55 Hs. Se recibe [illegible] sobre del CIC a entrar en vigencia a partir de las 24:00 Hs. que en resumen es hacer escucha en UHF en frecuencia de [illegible] por falta de alcance en la misma.

Día 30 de Abril

01:00 Hs. En el sector sobrevolado por [illegible], zona de écos fijos en video normal [illegible] ubicación de la flota con posibles movimientos.

01:05 Hs. 35[illegible] se aparecen dos éco--- 270(separados ?)
--- 150 (viró por derecha a [illegible]).

01:30 Hs. Az [illegible] en 360 por derecha.

01:40 Hs. [illegible] mantiene en 360º.

01:42 Hs. Az [illegible] otro en espera.

01:50 Hs. Az [illegible]

01:55 Hs. Az [illegible]

02:[illegible] [illegible] FL 110.

SECRETO

02:30 Hs. Az 025, 006 NM.

03:04 Hs. Az 331, 011 NM, FL 250.

04:12 Hs. Az 350, 007 NM, se juntan 2 écos.

04:22 Hs. Az 036, 006 NM, FL 220, virando para 330.
04:25 Hs. Az 358, 007 NM, FL 170,desaparecen a las 04:35 Hs.

04:43 Hs. Az 345, 007 NM, FL 270.

04:48 Hs. Az 024, 006 NM, FL 320 y 030, luego de separase (037-006).

05:00 Hs. Hago entrega del turno con las novedaes asentadas.

1º Ten. ROMERO

04:50 Hs. Az 037, 005 NM virando 360.

04:53 Hs. El que había seguido 320º está volviendo a orígen.

04:56 Hs. El que salió Az 030, ahora en Az 029, 9 NM, Rº 060.

05:02 Hs. Az 031, 011 NM, FL 040, reunión 032-011, separación 0[illegible]2-006.

05:00 Hs. Recibo SVC con novedades que anteceden.

06:25 Hs. Se pasaron 6 écos en Az [illegible]10/345/020/038/042, distancia 6/12 NM.

09:00 Hs. Entrego SVC S/N.

1º Te. FA[illegible]R

09:00 Hs. Me hago gargo S/N.

11:30 Hs. El [illegible]UPER - F28, ingresa y desconoce las nuevas directivas.

13:00 Hs. Entrego S/N.

[illegible] Ten. [illegible]

13:00 Hs. Recibo el turno S/N.

17:00 Hs. Entrego elturno S/N.

Alf. [illegible]

18:09 Hs. La TWR le comunica a MENFIS que desde las 18:00 Hs, su contácto es con nosotros. Directiva que no está en ninguna documentación de la existente. Debido a ésta el MENFIS nos llamó.

18:18 Hs. Vcom. [illegible] comunica que [illegible] la consulta hecha nosotros seguimos siendo puramente vigilancia o sea écos que entra[illegible] [illegible] que corrobora que la órden de la TWR no existe [illegible] ya que se iba a discutir en una reunión inmediata.

Az [illegible], [illegible] NM, FL [illegible].
Az [illegible], 012 NM, FL 360.
Az [illegible], 01[illegible] NM, FL [illegible].

19:1[illegible] Hs. Az [illegible], 006 NM, FL 260.
Az [illegible], 006,NM, desaparece.

19:27 Hs. Az 023, 00[illegible] NM, FL 220.

SECRETO

26
CI/VC

19:35 Hs. Se sigue observando movimiento de écos con la última orientación en Az 029, 006 NM y derrota 220/230.

19:42 Hs. Az 024, 006 NM, FL 250 (viene desde 028).

19:46 Hs. Az 021, 005 NM, FL 250 y otros écos (3).

19:49 Hs. Contácto con Eco para corroborar los écos.

19:53 Hs. Az 074, 007 NM, FL 190/ Az 088, 007 NM/ Az 103, 007 NM.

19:55 Hs. Az. 023, 006 NM, FL 020.

19:55 Hs. Az 120, 006 NM, FL 020, salió un éco que a las 20:10 Hs, estaba en Az 102, 006 NM.

20:19 Hs. Az 135, 009 NM, FL 020.

20:24 Hs. Salta alta por falla de generador (activa 15 minutos).

21:[illegible] Hs. Az [illegible], 007 NM, FL 350. Hago entrega del turno.

1º Ten. ROMERO

21:0[illegible] Hs. Me hago cargo S/N.

Día 01 de Mayo

00:03 Hs. Salta alta.

00:06 Hs. Entra en [illegible].

04:40 Hs. Bombardean el aeropuerto. Entrego el turno.

1º Ten. MAZZOCHI

04:4[illegible] Hs. Primer bombardeo a la [illegible], no se vieron los écos.

05:[illegible] Hs. Se hace el relevo, entran Mayor SILVA, Ten. SARAVIA y C.1º BAIZ.

08:[illegible] Hs. Comienza el segundo bombardeo y las intercepciones. 1º sección de MIII, llega a la vertical del aerodromo MLV, y regresa por combustible. 2ª sección MV se traba en combate con HARRIER en Az 320, 03[illegible] NM. aborta por falta de combustible y regresa.

09:[illegible] Hs. Se hace relevo, entran 1º Ten. F[illegible]ER, Alf. MERCAU y C.P. SIERRA. SOMBRA y TIGRE escuadrillas de Pucará piden instrucciones que el CIC no tiene

TIGRE?

09:1[illegible] Hs. SOMBRA, con uno de los Pucará en emergencia solicita autorización para aterrizar pero TMR demora en contetar.
Llega la escuadrilla TOPO (A4), aparte
El CIC los hace regresar por que se encuentran dos escuadrillas de HARRIER orbitando.
Llega la escuadrilla LIMON se inicia persecusión a la 1º escuadrilla de HARRIER, con el inconveniente de que solo tienen combustible para 10 minutos. Encontrandose desde este emplazamiento 40 y 50 NM de sus blancos, el cual regresó enfrentando a los MV, los cuales los vieron pasar por debajo y cambiando de rumbo rapidamente debido a la gran maniobrabilidad de los HARRIER se habían puesto a la cola de los MV, debiendo ordenarse que tomaran rumbo al continente. Llega la escuadrilla FOCO
Se vuelven por falta de combustible.

Nota: Se deja constancia que en ningún momento el CIC designa blancos, no teniendo directivas por cuanto los integrantes del CIC se retiraban a los refugios quedando solamente en comunicación con el radar, el plotin de marina.

Además cuando se solicitaba instrucciones al CIC para las distintas escuadrillas, este desconocia las mismas, quedando la actividad a desarrollar al arbítrio del jefe de operátivo y del jefe de escuadrilla.

13:00 Hs. Se hace relevo con las novedades anteriores, entran 1º Ten. ROMERO - Ten. SARAVIA - C.P. SIERRA. La 1º sección de A4 PAMPA aparece y le designó blanco en el sur a 120 NM. Los blancos son supuestos helicopteros con FL 060, a 40 NM del Blanco hago volver a los PAMPAS por una sección de HARRIER que se dirigía a la intercepción. Los helicópteros propios no recibían respuesta de TWR, el radar les dió la salida y entrada, avisando al CIC para que la artilleria no tirara. Simultaneamente dos secciones de HARRIER se mantenían en la zona. CARBON (helicóptero de ejercito) avista 3 barcos a 10 NM en el sur alineados como para abrir fuego. Los otros helicópteros cumplían distintas misiones. MATE reconocimiento hacia el norte y CASA movil traslado de heridos desde DARWIN al hospital. La TWR no volvió a salir nunca mas en frecuencia.

Quedaron 10 minutos aproximadamente sin avioes propios manteniendose tres secciones en la zona, una en el sur y dos en el norte. Comienzan a llegar simultaneamente los TORNOS, DARDOS, BUITRES, FORTINES y RUBIOS. El TORNO con misión de bombardeo a los barcos se les da descenso a 115 NM de nosotros, y abandona frecuencia. En el norte los DARDOS se traban en combate con 2 HARRIER. Un DARDO es derribado, el piloto se eyecta y posteriormente es rescatado. El otro DARDO abandona el combate y por combustible pide venir al aterrisaje. El CIC autoriza en primer momento y luego avisa que están bombardeando la pista, le ordenó que se eyecte en cuanto vea tierra firme. Se niega a eyectarse y dice que viene a pista que le avisemos a la artillería para que no tiren, el CIC confirma que la artillería ya está avisada. Le vuelvo a repetir al DARDO que se eyecte y se vuelve a negar, pide que lo prendan al ver que está medio perdido cuando ingresa en el corredor de helicóptero es batido por la propia artilleria. Simultaneanente RUBIO entra en combate en el sur con 2 HARRIER que se separan a último momento, se cruzan y el RUBIO grita que desaparece de frecuencia.

El BUITRE que se encontraba haciendo sombrilla aérea a 70 NM, se vuelve con combustible mínimo. Los FORTINES se mantienen en sombrilla. Salen los TORNOS con misión complicada perseguidos por 2 HARRIER. Se le ordená a los TORNOS que se peguen al agua para perder a los HARRIER, se le pegan a la cola a 20 NM. Continúa la persecución durante 80 NM y se le saca a los FORTINES con Rº de intercepción a los HARRIER que persiguen a los TORNOS. Al acercarcelee los FORTINES a los HARRIER espantan hacia el norte. Los TORNOS continúan con su Rº a cama, y los FORTINES tambien.

Nota: Todas las designaciones y asinaciones de misiones en la zona fueron tomadas por el jefe operativo y el controlador de turno. El CIC en ningún momento asignó misiones en la zona. Una sección de Pucará (TIGRE), salió en frecuencia pidiendo que se le asigne misión, el CIC le ordena que se dirijan al norte.

Nota: En todo momento se mantubieron tres secciones de HARRIER en la zona.

17:00 Hs. Me hago cargo del turno con radar en SVC.

18:00 Hs. Se observan abanzar tres écos fuertes en Az 170, 26 NM con seguridad de embarceciones,
Posteriormente se confirma que era parte de la flota inglesa

27

SECRETO

Desde ésta se desprendían 3 ecos con velocidad de helicópteros que hacen pratrullajes sobre la zona y proximas hasta 8/10 NM del centro del poder, desde donde luego realizarían cañonép al radar de ejercito y toda la costa.

1º Ten. MAZZOCHI

21:00 Hs. Recibimos el turno con novedades que anteceden.
1º Ten. FABER - Alf. MERCAU - C.P. SIERRA.

21:05 Hs. Comienzan cañoneos en el cerro donde se encuentra el radar de ejercito, efectuado por 3 fragatas situadas a 8 NM.

21:15 Hs. Cortamos el radar y nos retiramos al refugio porque se prevee un ataque al nuestro.

Día 02 de Mayo

00:45 Hs. Se procede a poner en marcha los grupos generadores y en SVC normal el radar.

01:15 Hs. Radar en SVC normal.

02:20 Hs. Radar fuera de servicio por fallas tecnicas.

09:15 Hs. Se realiza escucha en VHF.

11:40 Hs. Llega el repuesto. Se corta escucha en VHF.

13:00 Hs. Dejo el turno S/N.

Alf. MERCAU

13:00 Hs. Me hago cargo del tueno S/N.
Soy relevo por una hora del 1º Ten. FABER para ir a almorzar.

17:00 Hs. Entrego el turno S/N.

1º Ten. MAZZOCHI

17:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

21:00 Hs. Entrego el turno S/N.

1º Te. FABER

Nota: A las 21:00 Hs. se corta por viento fuera de norma.

Día 03 de Mayo

06:20 Hs. Radar en SVC normal. Se demoró la puesta en cervicio por perdida de gas SF6.

09:00 Hs. Entrego el turno S/N.

1º Ten. FABER

09:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

13:00 Hs. Entrego el turno S/N.

1º Ten. MAZZOCHI

13:00 Hs. 1º Ten. ROMERO - Ten. SARAVIA - C.P. QUINTANA.
Despegan los MAQUIS avisan que tienen misión . El helicóptero CARDON sale y luego al regreso informa que están bombardeando

el aeropuerto, luego confirma que los MAQUIS han llegado de vuelta y uno se estrella contra un médano, no viendo al piloto en las proximidades y solicitando una ambulancia.

17:00 Hs. Entrego SVC S/N.

1º Ten. ROMERO

17:00 Hs. Me hago cargo del turno 1º Ten. FABER - Alf. MERCAU - C.P. SIERRA. Se tuvo el patrullaje normal de los HARRIER entre 30/60 NM, de 2 a 3 secciones y de vez en cuando algún helicóptero.

21:00 Hs. Entregamos turno S/N.

1º Ten. FABER

23:00 Hs. Recibo turno S/N, para realizar escucha en VHF, 1º Ten. MAZZOCHI.

Día 04 de Mayo

05:00 Hs. Entrego SVC S/N/

1º Ten. MAZZOCHI

05:00 Hs. 1º Ten. ROMERO, Ten. SARAVIA y C.1º BAIZ. No se pone en servicio, no cumplimentando el turno por F/S.

09:00 Hs. Entrego SVC S/N.

1º Ten. ROMERO

08:00 Hs. Recibo turno S/N. Se realizaron los patrullajes de los HARRIER y movimiento de los helicópteros.

13:00 Hs. Entrego SVC S/N.

1º Ten. FABER

13:00 Hs. Recibo SVC. 1º Ten. MAZZOCHI - Alf. SCACHI - C.1º EGAÑAS -

17:00 Hs. Entrego turno.

1º Ten. MAZZOCHI

17:00 Hs. Recibo SVC 1º Ten. ROMERO - Ten. SARAVIA - C.1º BAIZ. No se opera por fallas técnica.

22:30 Hs. Recibo turno, poniendo es SVC radar y personal S/N. Solamente se tuvo 2 ecos de helicópteros.

23:30 Hs. Se corta radar por saltar alta.

23:41 Hs. Radar en SVC normal.

23:53 Hs. Salta nuevamente alta.

Día 05 de Mayo

00:03 Hs, Radar en SVC normal.

01:30 Hs. Se corta radar por haber comenzado a funcionar el radar de ejercito

SECRETO

04:00 Hs. 1º Ten. MAZZOCHI - Alf.SARAVIA - C 1º EGAÑAS.

04:30 Hs. Se observa en radiales de 090 a 170 5 helicópteros en vigilancia desde 40 a 65 NM.

07:00 Hs. Aparesen secciones de HARRIER en patrullaje en la misma zona

08:10 Hs. Entrego s/n.
1º Ten. MAZZOCHI

08:00 Hs. Recibo turno s/n .
1º Ten. ROMERO

08:10 Hs. Desaparese la 1º sección en az 130º a 110 nm.

08:30 Hs. Desaparese la sección despues de sombrilla desde las 60 a las 100 nm,entre los radiales 190º a 130º en az 130º 100nm.CONTI///••

13:00 Hs. Entrego turno s/n.
1º Ten. ROMERO

15:15 Hs. Se corta radar quedando en svc el de Ejercito.
1º Ten. FABER.

///••NUACION.

08:30 Hs. Se pasa el ploteo de un helicóptero en az 160º a 60 nm en vuelo estacionario y movimientos de muy poca velocidad presumiblemente se desplaza sobre un barco se mantuvo siempre en zona durante 45'.

10:05 Hs. Vuelve a apareser el Hlicóptero en la misma zona,permanece 10' y desaparece.

11:08 Hs. Aparese en az 154º 81 nm con rumbo 330º.

11:22 Hs. Una central de tiro de ejercito consulta sobre una posible interferencia en 070º a 5 nm comprobandose negativa para nosotros

Ellos acusan una linea desde el radar hacia el sector mencionado,desaparese s/n 20' más tarde vuelven las interferencias (varias lineas que salen desde el centro al borde de pantalla).
Nosotros no recibimos ningún tipo de interferencias.Hicimos una serie de consultas con nuestros mecánicos para tratar de solucionarles el problema pero faltaban los mecánicos del ellos .
Desaparesen las interferencias .

12:00 Hs. Desaparese el helicóptero en la misma zona de siempre tras acercarse hasta 50 nm por radial 150.desaparese en 156º 70 nm.

12:15 Hs.
a
13:00 Hs. Vuelve a aparecer y desaparece siempre en la misma zona.
Ten. SARAVIA

18:00 Hs, Me hago cargo del turno s/n.

19:44 Hs. Cortamos radar porque nos avisa Plotin que a una pieza de artilleria le estan haciendo interferencia.

20:03 Hs. Se pone en servicio nuevamente.

18:30 Hs. Se observa en radial 147 a 51 Nm un eco con muy poco movimiento y marcando niveles desde 050 hasta 2800 y en algunas vueltas de antenas desaparese.

21:14 Hs. Me relevan para cenar.

21:14 Hs. Relevo al 1º Ten. MAZZOCHI, Alf. SCACHI y C.1º EGANAS PARA QUe cenen.
Entran 1º Ten.FABER, Alf.MERCAU.

22:10 Hs. Entrego el turno s/n.

23:05 Hs. Se hace cargo el ECO.
1º Ten.MAZZACHI

Día 6 de Mayo

4:08 Hs. Se mantienen tres aviones volando el mas cercano 40 nm 150 y el más lejano 90 nm .

07:15 Hs. Desaparecen el intermedio y el que estaba cerca se aleja desapareciendo a las 80 nm.

08:00 Hs. Se averigua si salió la misión a las Leones, y se nos confirma pero no se sabe la hora de salida .

09:00 Hs. Se ordena mantener el radar funcionando hasta que regrese la misión que se desconoce en donde está, y se espera un C-130 a las 11:00 Hs.

09:15 Hs. Entrego s/n.
1º Ten.FABER

12:45 Hs. Aparecen varios ecos en el 280 Dis. 62 nm se contarón en total 12.

Luego nos aparecio en 56 nm az 280.

13:10 Hs. Entregamos turno.
1º Ten.FABER

13:10 Hs. Me hago cargo del turno s/n.

15:30 Hs. Aterriza un C-130 para traer viveres y traer enfermos .

16:15 Hs. Despega el C-130.

16:30 Hs. Se observa en az 133 a 120 nm.un eco estacionario con nivel 170.

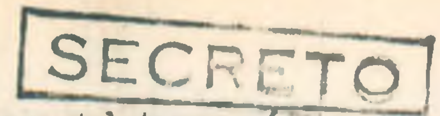
17:03 Hs. Entrego sin novedad.
1º Ten MAZZOCHI.

17:03 Hs. Me hago cargo sin novedad.

18:10 Hs. Se detectan en la ubicación en unos de los ecos que horbitaban en el lugar a indicar un grupo de 7 ecos que se mantienen en el 130º 126 nm y en un radio de 5 nm .

19:20 Hs, Aparese una interferenci partiendo del eco 151º 81 nm llegando a hacer una circunferencia deiscontinuaen un instante, luego permanece un arco de 60 nm hasta las 19:35 Hs.

21:00 Hs. Entrego el turno s/n.
1º Ten ROMERO.



21:00 Hs. Me hagp cargo del turno s/n.
1º Ten FABER

23:30 Hs. Se tubo 2 ecos en az 257º hasta 155 nm.

23:30 Hs. Se hace cargo radar ECO.Hasta las 04:00 Hs.
dejo el turno s/n.
1º Ten FABER.

Día 7 de Mayo

04:00 Hs. Me hago cargo del turno s/n.

04:00 Hs Se observan dos ecos fuertes en az 100 a 155 nm y luego un grupo de 7 u 8 sin movimiento en el 105º a 163nm-en algunos momentos desaparesen.

04:30 Hs. Aparecen 6 a 7 ecos en la posición anterior.

04:50 Hs. Desaparesen todos,luego aparece uno solo en el 105 166 nm fijo desaparece tambien y a las 05:10 hs aparece por pocas vueltas de antena en el az 113º a 183 nm.

05:33 Hs. aparecen en el 107º 162 nm y otro en el 107º 155 nm con Fl 200

06:36 Hs. Nuevamente se observa el grupo de ecos desplazandoce hacia el 208º de la posición anterior.Y están ahora en az 110º a 155 nm en grupos de 7 ecos alineados y algunos acelantados.

07:45 Hs. Se observa en el 122º a 116 nm. El eco más proximo del grupo avanzar hacia el centro de poder lentamente(velocidad de embarcación) el resto de los ecos se alinea hacia afuera.

08:56 Hs. Se observa un solo ecos lento en el 120º a 121 nm y otro en el 116º a 164 nm.

09:00 Hs. Entrego a Ejército.
1º Ten MAZZUCHI

12:00 Hs. No se comienza el turno por fallas técnicas en el transmisor ((impurezas en valvulas y perdida de gas).
1º Ten FABER

13:25 Hs. Radar en servicio se comienza tarea.

13:28 Hs. Salta alta inconvenientes en la valvula.

13:30 Hs. En svc.normal.

15:10 Hs. Se da por finalizado el turno se hace cargo ECO.
1º Ten FABER

1º Ten.ROMERO,Ten.SARAVIA,C.P.QUINTANA

18:00 Hs. Se inicia la operación s/n.

18:13 Hs. Recien se hace contacto con el CIC,radar de Ejército aún seguia funcionando, se hace contacto por la otra linea.

21:40 Hs. Aparecén dos ecos en el 325º 40 nm dónde se separan iniciando un recorrido que uno termina en el 330º 7 nm.y el otro en el 310º 8 nm.

23:05 Hs. Se detecta un eco en el 195/7 y con rumbo 127 - 1500 pies.

23:20 Hs. Se ubica en el 180/10.

23:23 Hs. En el 177/10 vira por derecha con rumbo 310.

23:30 Hs. Se cierra el turno sin el eco que se perdio en la posición anterior.

Día 8 de Mayo

04:00 Hs. 1º Ten.FABER,Alf.MERCAU,C.P.SIERRA.Radar en svc Normal.

07:25 Hs. Aparece un eco en az 094 Dis 44 nm con rumbo 360 Fl 045,luego desaparece y vuelve a aparecer en 077º 47 nm,desaparece en az 118 63 nm (Helicóptero).

08:42 Hs. En az 085º 107 nm aparece eco con velocidad 330 Kts,se anima hasta 25 nm y regresa.

09:13 Hs. Aparecen otros ecos en 087-63 Fl 320,se pierden a las 8 nm con Fl 270.

09:25 Hs Entregamos svc con novedadrs que anteceden.

1º Ten. FABER

09:25 Hs. 1º Ten.MAZZUCHI,Alf.SCACHI,C1º EGAÑAS.Me hago cargo s/n.Se observan patrullajes de HARRIER ¡incluso pasan sobre vertical,desaparecen una seccián en 080º110 nm.

10:46 Hs. Aparece en 073º a 72 nm un eco.

10:36 Hs. Desaparece 078º a 95 nm.

11:03 Hs. Aparece en 071 a 80 nm rumbo 275º.

11:38 Hs. desaparece en 078 a 98 nm.Hacen una presentación a 90º entre ellos y una de frente.

11:41 Hs. 070º a 78 aparecen dos ecos con 300 Kts.

12:14 Hs. 218-133 aparecen los DAGGER 12:40 Hs se van.

12:27 Hs. 073-95 aparecen dos HARRIER mas.

12:36 Hs. 077 a 110 nm apar. desaparecen.

12:56 Hs. 057 a 138 nm apar, desap.355 70nm.
Cuando ingresaban los DAGGER se quiso realizar la combinación de VHF y nos pudo tomar contacto,despues de desarmar los equipos se comprobo que el CIC habia cambiado frecuencias sin informar.
Entrego s/n.

1º Ten MAZZUCHI

01:17 Hs. Aparece la escuadrilla nuevamente en 028/7.

-1:40 Hs. Se acercan dos escuadrillas a relevar a la que se encontraba sobrevolando el sector.

14:05 Hs. Se pierde una escuadrilla.

14:40 Hs. Relevo de la que quedaba.

16:05 Hs. Aparece en pantalla del 280/120 llega hasta las 30 nm donde vi...

34
C1/7C

SECRETO

para 1600,luego por izquierda al 200,y a casa (PUA aviones nuestros

16:30 Hs. Desaparecen.

16:43 Hs. Llama CARLOS con dos de GRA llega hasta 170/20 luego por derecha al 040 y luego por izquierda al 245 y a casa.

17:00 Hs. Entrego turno en el 240/77 s/n.

17:00 Hs. 1º Ten.FABER,Alf.MERCAU,C.P. SIERRA.Me hago cargo del turnos/n.

17:18 Hs. Desaparece llas secciones HARRIER,una en az 083/92 y la otra en el 071/105.

17:45 Hs. Aparece un eco en el 200/154nm con runbo 020º,luego viraje por izquierda con runbo 280º,desaparece en az 215/150.
En frecuencia de alternativa aparece PLOMO,le contestamo,nos recibe bajo,preguntamos al CIC no saben nada,llama en frecuencia de PICHO @TWR)le contesto me dice que me recibe entrecortado,no sale más en frecuencia.

20:45 Hs. PICO (C-130),az 020º/18nm se comunico con PICHO,se visualizo arribo compuerta abierta.

21:00 Hs. Entregamos svc s/n.
1º Ten.FABER

21:00 Hs. 1º Ten.MAZZOCHI,Alf.SCACHI,C.1º EGAN[illegible].Me hago cargo s/n.

21:06 Hs. Decola el C-130 (PICO).

21:36 Hs. Aterriza C-130 LANA.

21:47 Hs. Despega LANA.

23:00 Hs. Se hace cargo el Radar de Ejército.

Día 9 de Mayo

00:15 Hs. Comenzamos a trabajar nuevamente.

[illegible]:50 Hs. Se observan varios ecos de helicópteros y luego se escucha cañoneo naval en la costa norte.Luego vienen dos LEAR-JET nuestros para hacer intimidación.Se suspende el cañoneo naval.vienen dos HARRIER pasan sobre vertical se alejan 40 nm y regresan,desaparecen enaz az 074 97 nm. En este transcurso se observan varios ecos entrando y saliendo desde 20 a 5 nm,con velocidad de helicóptero,se ven movimientos de dos barcos en az 124º a 26 nm,

05:00 Hs. Entrego el turno s/n.
1º Ten. MAZZOCHI

05:00 Hs. 1º Ten.ROMERO,Ten.SARAVIA,C.1º DAIL.Me hago cargo del turno s/n.

Se observa desplazamiento de la flota de barcos que pasan a 12 nm produciendo interferencia.

06:40 Hs. Se detecta dos HARRIER en 040/80 que se dirigen con runbo 220º.

07:05 Hs. Nos llaman los PICOS con dos a los cuales se les da ascenso para 400 y luego de acuerdo aorden del CIC de inmediato a casa,los HARRIER llegan a estar en 090/108 nm de los PICOS.

SECRETO

07:35 Hs. Se corta alta por cuarta vez en una hora a lo que los mecánicos inician un chequeo del equipamiento antes de poner en svc,

09:00 Hs. Aún f/s entrego el turno.
1º Ten. ROMERO

09:00 Hs. Recibo svc con radar f/s.1º Ten. FABER,Alf.MERCAU,CP.SIERRA.

09:15 Hs. Radar en servicio precario por trabajar con una unidad puentiada, informo al CIC,que se continua buscando falla que están trabajando con radar ECO.

09:45 Hs. Nos retiramos de la OPS,se queda C.P.TEVES EN Shelter técnico para ver si salta nuevamente alta.

10:30 Hs. Salta alta.

11:45 Hs, Radar en svc Normal.

12:34 Hs. Salto alta f/s.

12:37 Hs. En servicio normal.

12:53 Hs. Se corta ppr mantenimiento.

14:33 Hs. Se comiensa el escucha en VHF pot dos secciones PUMA-TRUENO-14:35 Hs-14:45 Hay tres secciones a partis 16:00 Hs,JAGUAR-CONDOR-FORTIN (My.SILVA-1º Ten.FABER-Alf.MERCAU-C.1º DAIS).Se grafica en pantalla recibiendo información de radar ECO nos mantenemos en escucha por que CIC sale en nuestra frecuencia.

14:39 Hs. Se deside hacer control bajo inspección nuestra.

15:05 Hs. CHITRO informa PUMA regresa a casa.

15:15 Hs. En servicio normal.

16:10 Hs. JAGUAR informa estimado sobre vertical no lo tenemos le damos posición DM 202º - 14 informa que si no lo tenemos no puede hacer la penetración por no saber adonde se encuentra regresa a casa.

16:30 Hs. Salta alta avisamos a un técnico.

16:33 Hs. En servicio normal. Nos avisan del radar ECO que tuvierón interferencia.Patrulla HARRIER desaparece en az 091 89 nm.Grueso flota en el 077º 106 nm,dos barcos 098º 60 nm,dos en az 202º 16 nm uno az 150º 51 nm,uno en 128º 53 nm y 7 en az 136º 51 nm.

17:00 Hs. Salto nuevamente alta.

17:03 Hs. En svc normal.

17:27 Hs. Salto alta nuevamente.

17:30 Hs. Con alta en svc normal.

17:35 Hs. Salto radar F/servicio

17:38 Hs. En svc normal.

1821 Hs. 1º sección desaparece en Az 096 - 89 nm y la 2º 091 - [illegible] nm [illegible] de 0100 Hs de patrullaje.

18:30 Hs. Se corta radar para mantenimiento quedando el radar de Ejército trabajando con el CIC.
1º Ten FABER

21:30 Hs. Se pone en servicio nuevamente e inmediatamente se hace cortar pòr orden del CIC hasta las 03:00 Hs.

Día 10 de Mayo

03:00 Hs. En servicio.Se plotean desde el principio 2 barcos en el az 200º hasta el 175º moviendoce desde las 8 nm hasta las 12 nm y desde las 10 hasta las 10 el otro. A las 04 adoptan rumbo 090º y se desplazan mas lentamente entre 10 a 15 Kts.

03:30 Hs. Aparece un helicóptero en el az 145 a 65 nm.Realiza varios 360º en la zona y luego coloca Rº 060 para desaparecer a las 04:10 Hs en az116º a 73 nm.Se mantuvo siempre con Fl 70.

04:20 Hs. A la altura donde se desplaza elbarco mas sercano se produce un arco o circulo completo(radio de 12 NM) se prueva en otros videos y desaparece.Se supone que no es interferencia si no problema del equipamiento.Interviene S.Aux.PALMA como mecánico.

04:40 Hs. Mantengo conversación con el Mayor PERGOLINI en el CIC que pide que trate de individualizar el VHF con el cual nos comunicamos durante la misión del CHITRO en frecuenciaPPAL.Ya que segun el CHITRO fue interferido en la frecuencia por eso tuvo que salir en secundaria.Según el CIC no habia que usar el equipamiento de UHF utilizado en dicha opertunidad. Al desconocer el equipamiento utilizado dejo asentada la no verdad.En dicho turno opero el 1º Ten.FABER.

05:10 Hs. Hago entrega del turno.Ten.SARAVIA.

05:10 Hs. 1º Ten.MAZZUCHI,C.P. QUINTANA,C;1º NIEVAS.Me hago cargo del turno

06:04 Hs. Salta alta.

06:09 Hs. Entramos en servicio.

06:20 Hs. Aparece un eco con poca velocidad en el 066 a 66 nm nivel 080.

08:10 Hs. 030 a 40 nm aparece un eco rumbo 190º a 110 Kts.

08:56 Hs. Entrego el turno sin alta.
1º Ten.MAZZUCHI

09:00 Hs. Me hago cargo del turno sin alta.

09:05 Hs. Vuelve alta.

09:30 Hs. Se corta el turno entrando en servicio el ECO.

12:00 Hs, Se reinicia el turno s/n. 1º Ten.FABER.S.M. CASSANI,C.P.SIERRA (Presente My.SILVA).

12:58 Hs, Se corta alta se avisa al personal técnico.

13:01 Hs. En svc normal.

15:06 Hs. Se corta radar;se hace cargo radar ECO,nosotros nos mantenemos alta
1º Ten.FABER

SECRETO

37
01/70

18:00 Hs. Me hago cargo del turno.

20:00 Hs. Aparecen dos ecos de barcos enel az 207-y 202 a 13 y 15 nm respectivamente avanzando con Rº 360 a una velocidad estimada de 20 Kts.

21:00 Hs. Hago entrega del turno.
Ten SARAVIA

21:00 Hs, 1º Ten.ROMERO,Alf.MERCAU,C.1º EGAÑAS.Me hago cargo del Túeno.

21:55 Hs. Salta alta.

22:05 Hs. Vuelve a funcionar.

23:15 Hs. Desaparecen los dos barcos en 134/16 nm .

23:25 Hs. Se para radar hasta 04:00 Hs orden del CIC.

Día 11 de Mayo

02:05 Hs. Se retorna al turno pero luego se suspende.

04:40 Hs. Aparece un eco y ocho en el az 058/23 - 060/23.

05:00 Hs. Hago entrega del turno con las novedades.

05:00 Hs. Recibimos turno con las novedades que anteceden My..ILV. 1º Ten. FABER,C.P. SIERRA.

05:52 Hs. Radar f/s salto alta.

05:57 Hs. Radar en servicio.

06:12 Hs. Rdar f/s salto alta.

06:18 Hs.Radar en servicio.

06:19 Hs. Continuan dos ecos uno en az 157/17 y el otro en az 151/18 nm se estima barcos por su velocidad.

08:57 Hs. Continuan los dos ecos en az 175 191 nm y el otro en az 196/170.

09:00 Hs. Entregamos turno s/n.
1º Ten.FABER

09:00 Hs. 1º ten.MAZZOCHI,C.P.QUINTANA y C.1º NIEVAS

09:00 Hs, Salta alta.

09:03 Hs, Entra en servicio pero cortamos se hace cargo ECO.

12:14 Hs. Entramos en svc.

13:00 Hs. Entrego s/n.
1º Ten.MAZZCHI

13:00 Hs. Me hago cargo del turno.

15:00 Hs. Termina el turno s/n.

18:00 Hs, Se inicia el turno.

SECRETO

38
C1/7C

21:00 Hs. Se entrega el turno s/n.
1º Ten.ROMERO

21:00 Hs. Me hago cargo del turno s/n 1º Ten. MAZZOCHI,C.P.QUINTANA,C.1º NIEVAS.

22:55 Hs. Se hace cargo Ejército.
1º Ten. MAZZOCHI

12 de Mayo

03:02 Hs. Me hago cargo s/n.

03:03 Hs. Paramos por viento fuera de norma.

04:00 Hs. Entramos en servicio.

04:56 Hs. Entrego s/n.
1º Ten.MAZZOCHI

05:00 Hs. Me hago cargo del turno.

05:30 Hs. Se avistán dos ecos (barcos)en az 050 26 nm con Rº 230 para llegar a una distancia de 22 nm y haber cortado radiales con Rº 180.

06:00 Hs. Nos pasan indicativos de 5 misiones a partir de o8:30 Hs.Pido aclaración de misión para realizar los guiados.Despues de dos horas 15 minutos nos responden disiendo que solamente les hagamos enlaces.

09:00 Hs. Hago entrega del turno con las novedades asentadas.
Ten.SARAVIA

09:00 Hs. Recibimos servicio My.SILVA ,1º Ten FABER S.M.CASSANI y C.P. SIERRA

09:56 Hs. Se hace escucha en VHF frecuencia TELO (9152)y el mismo ordenaba el regreso de una sección aPUCHO preguntado al CIC desconocia tal información a pesar de que ellos están en enlace con TILO en la habitación de al lado.

12:55 Hs. Se tubo un eco en el 048º a 038/70 a 78 nm y tres 190-184-173 a 23 hasta 20 nmtodos desaparecierón fl 080 en lejos y los otros fl 040.

13:00 Hs. Entregamos svc s/n.
1º Ten.FABER

13:00 Hs. Me hago cargo del turno con una escuadrilla entrando por 065/10 nm 1º Ten.ROMERO.Alf.MERCAU,C.1º EÑAÑAS.

13:23 Hs. Se inicia un intento de ataque pasando un avión por vertical sobre nivel 120.

13:35 Hs. Dos helicópteros el ROJO y otro entran en frecuencia de TWR y se enteran y cambian frecuencia consultado al CIC dise que no a autorizado cambios.

15.15 Hs. Se pierde un helicoptero que aparecio en 280/17 y se perdio en 323/7 nm.

15:50 Hs. 074º 78 nm Relevo de HARRIER.

16:25 Hs. Al preguntarse referente al helicóptero que venía antrando en el 198/5, el Sub. AGÜERO contesta lo que dice el Vcom. ARANDA, era un señuelo.

17:00 Hs. Hago entrega del turno S/N. La escuadrilla orbitando en el 090/9 .

17:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N. Se observa entrar y salir una escuadrilla de Harrier desde las 20 a las 10 NM del centro del poder con FL 030.

18:30 Hs. Tenemos 2 Harrier entrando a 18 NM , desaparecen los ecos, notificamos al CIC y al minuto escuchamos 2 bombas en el aeropuerto, el CIC dice que avisó a la artilleria pero no se repelió el atáque.

18:20 Hs. Se observa gran cantidad de ecos con velocidad de helicópteros entre las 20 y 6 nm. Se desconoce identificación de los ecos, desaparecen a las 6NM y otro saliendo a las 20NM y dos helicópteros haciendo patrullaje entre el 068 y 063 a 88NM.

21:00 Hs. Entrego S/N.
1º Ten. MAZZOCHI

21:00 Hs. Recibo S/N. 1º Ten. FABER - S.M. CASSANI - C.P. SIERRA.

21:36 Hs. Aparece un eco en Az 067-83, FL 080, regresa en Az 059-59, FL 120 desaparece en Az 034-76, FL 090 a las 2209 Hs.

23:00 Hs. Se deja de operar y se hace cargo el ECO.

Día 13 de Mayo

03:10 Hs. Se comienza a operar nuevamente S/N, 1º Ten. FABER-S.M. CASSANI-C.P. SIERRA.

03:20 Hs. En Az 092-104NM hasta 096-114NM se pueden contar hasta seis ecos bastante fuertes dando alturas dispares entre FL 120 a 210.

04:38 Hs. Desaparecen los ecos que se encontraban en Az 092/101, distancia 108 a 125NM, pudiendo contar hasta 15 barcos, se informa al CIC.

05:00 Hs. Entrego SVC S/N.
1º Ten. FABER

05:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N, 1º Ten. ROMERO-Alf. MERCADO-C.1º EGAÑAS.
Aparece un eco en el 085/81 llega hasta el 054/50 y desaparece 056/86.

09:00 Hs. Hago entrega del turno con un eco en el 128/66.

12:20 Hs. Me hago cargo del turno.

13:00 Hs. Entrego el turno.

13:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N, 1º Ten. MAZZOCHI-C.P. QUINTANA-C.1º NIEVAS.

16:30 Hs. Salta alta.

16:32 Hs. Entra en SVC.

16:44 Hs. Llega un C-130 y lo entramos hasta una milla y lo ponemos visual a la pista ya que había niebla.

17:02 Hs. Despega el C-130, entrego S/N.
1º Ten. MAZZOCHI

17:02 Hs. Recibimos SVC 1º Ten. FABER-S.M. CASSANI-C.P. SIERRA.

20:41 Hs. Eco en Az 102-28NM, se lo estubo controlando durante 15 minutos no se movió del lugar y FL daba desde 40 a 70, muy discontínuo se informo al CIC estimandose que sea un barco, ante el arribo C-130 estimado 22:45 Hs.

21:00 Hs. Entregamos SVC.
1º Ten. FABER

21:00 Hs. Me hago cargo del turno.

22:30 Hs. C-130 (OSO), hace dos intentos negativos y vuelve a cama.

23:10 Hs, En servicio el radar ECO.

Día 14 de Mayo

04:00 Hs. Retomo el turno.

05:00 Hs. Hago entrega del turno.
Ten. SARAVIA

05:00 Hs. 1º Ten. MAZZOCHI-C.P. QUINTANA-C.1º NIEVAS. Me hago cargo del turno S/N.

07:00 Hs. Aparece un helicóptero 074/86NM y dos Harrier, se aproximan hasta las 7NM y hacen patrullajes en la zona en las inmediaciones y se separan en las 20NM y se interceptan a las 30NM, aparentemente guiados por el helicóptero, vuela 1Hora y aparece el relevo 2 Harrier mas.

09:00 Hs. Entrego el turno S/N.
1º Ten. MAZZOCHI

09:00 Hs. Me hago cargo del turno, haciendose cargo el ECO, vuelve a funcionar el radar por órden del CIC.
1º Ten. ROMERO-Alf. MERCAU-C.1º EGAÑAS.

10:55 Hs. Se pierde la escuadrilla de Harrier y uno estaba orbitando, en 066/82NM.

11:00 Hs. Reaparecen y se comienzan a acercar hasta las 023/23NM.

11:30 Hs. Comienzan a orbitar y a acercarse.

11:35 Hs. Se separan los aviones uno queda en las 12NM y el otro se acerca a las 8NM.

11:40 Hs. El cercano se pierde a las 7NM.

11:45 Hs. Se realiza un pasaje con bombas.

11:50 Hs. Comienzan a orbitar a las [illegible]NM.

12:05 Hs. Aparecen dos ecos en el 07[illegible]/127NM, FL 330.

12:38 Hs. En el 194/[illegible] se inicia viraje.

12:42 Hs. Retóma rumbo.

SECRETO

12:44 Hs. Vira para 050.

12:46 Hs. Vira para 160.

12:50 Hs. Inicia regreso en el 191/56NM, rumbo 040.

13:14 Hs. Hago entrega del turno con las novedades.

13:14 Hs. Recibo SVC. 1º Ten. FABER-S.M. CASSANI-C.P. SIERRA.

13:18 Hs. Dos Harrier se aproximan hasta las 7NM y desaparecen, vuelven a aparecer a las 12NM, desaparecen a las 70NM a Az 040 a las 14;08 hs

14:12 Hs. Aparecen los Harrier 036/72NM, e inician el patrullaje.

15:00 Hs. Cortemos se hace cargo ECO con una sección en Az 020/74NM.
1º Ten. FABER

16:00 Hs. Entramos en servicio dos Lear Yet vienen del continente en misión a MLV.

16:10 Hs. Aparecen dos ecos en Az 023/74NM, comienza el patrullaje.

16:25 Hs. Desaparecen los ecos en Az 020/66NM.

17:00 Hs. Entregamos SVC.
1º Ten. FABER

17:00 Hs. Recibo SVC.

17.30 Hs. Dos Sea Harrier en 040/50NM, con FL 180, lo perdemos a 10NM. Bombardean a la salida los tenemos hasta las 020/55NM.

17:45 Hs. Vuelven a aparecer y después de varias maniobras desaparecio en el 040/65NM.

20:35 Hs. Entra en servicio el radar eco.
Ten. SARAVIA

Día 15 de Mayo

05:00 Hs. Recibimos SVC, 1º Ten. FABER-S.M. CASSANI - C.P.SIERRA.

07:17 Hs. Aparecen dos ecos en az 038-62 nm y desaparecen en az 016-65 nm a las 07:51 Hs.

09:00 Hs. Entregamos svc.
1º Ten.FABER

09:00 Hs. Me hago cargo del turno.1º Te. MAZZUCHI,C.P.QUINTANA,C.1º NIEVAS

09:57 Hs. 342 a 65 nm aparecen dos HARRIER Con Rº 080º.

10:03 Hs. Desaparece 002 a 087 NM. 10:20 Hs. en 053 a 60 nm Helicópteros

10:30 Hs. 004ºa 59 nm.dos HARRIER desaparecen en el 360 a 61 nm.

11:33 Hs. 034 a 63 nm aparecen dos HARRIER pasan luego vertical y se alejan por el 260 hasta 40 nm.

12:31 Hs. Dos HARRIER bombardean detras del aeropuerto los vemos a las [illegible]

a las 23 nm y los ploteamos hasta las 5 nm que los perdemos al minuto vemos los hongos de las explosiones en el aeropuerto.

12:41 Hs. Hacen otra pasada los vemos en el radar desde las 15 hasta las 7 nm y luego escuchamos las bombas detras del aeropuerto.

12:55 Hs. Desaparecen luego 033 67 nm.

13:00 Hs. Entrego s/n.
1º Ten.MAZZOCHI

16:00 Hs. Me hago cargo del turno.

16:10 Hs. Comienza la incursión con 1 sección detectado en el 050 a 52 nm se detecto un eco fijo con desplazamiento muy lento en el 011 a 58 nm.Desaparecieron de la sección en 011-71 nm con 070 Rº y el otro en 060 a 75 nm con Rº 070.

17:00 Hs. Entrego el turno.
Ten SARAVIA

17:00 Hs. Mehago cargo del turno con las novedades acentadas.1º Ten.ROMERO C.1º EGAÑAS.

17:30 Hs. Busco en 058/45.

18:00 Hs. Luego de orbitar en 358/45 sale y desaparece en el 055/88 nm.

18:52 Hs. Se corta por orden del CIC en cumplimiento de nuevo horario y sin novedad. No hay ecos.

1º Turno - 16:19
2º Torno - 23a 04
3º " - 09 a 13
1º Ten ROMERO

Día 15 de Mayo

19:25 Hs. Se reinicia la actividad por orden del CIC para esperar el arribo de dos C-130 a las 20:16 Hs (ARIES)ingresó 20:12 Hs. 2º)21:30 Hs ARIES sale 21:00 hs.

21:05 Hs. Entrego el turno s/n.

21:05 Hs. Me Hago cargo s/n 1º Ten.MAZZOCHI C.P.QUINTANA C.1º NIEVA.

21:33 Hs. Llega TERO (C-130) y lo entramos con radar.

22:13 Hs. Sale TERO s/n.

23:05 Hs. Aterriza PACO (C-130).

23:33 Hs. Despega PACO S/N.

16 Día 16 de Mayo

02:37 Hs. SALta alta.

02:42 Hs. Entramos en servicio.

03:06 Hs. en 045º a 62 nm helicóptero Rº 180.

03:57 Hs. Desaparecen en 126º a 53 nm.

03:10 Hs. Aparece un helicóptero en 057 a 47 nm.

03:30 Hs. Desaparece en 072 a 78nm.

04:10 Hs. Entra en svç ECO. 1º Ten. MAZZOCHI.

05:45 Hs. Se pone en servicio.

09:00 Hs. Despues de cuatro incurciomes de dos avioneshago entrega del turno LOS ecos aparecen y desaparecen entre 100 y 110 nm en Rº 090º.
Ten.SARAVIA

09:00 Hs. Recibimos s/n.1º Ten FABER,S.M. ÇASSANI,C.P. SIERRA.

09:05 Hs. Cortamos,se hace cargo ECO y se realiza mantenimiento.
1º Ten. FABER.

16:00 Hs. Me hago cargo del turno s/n.1º Ten ROMERO,Alf.MERCAU,C.1º Egañes

14:07 Hs. Se hace cargo radar ECO.
1º Ten.ROMERO.

16:00 Hs, Me hago cargo del turno s/n.1º Ten. ROMERO,Alf.MERCAU,C.1º EGAÑAS

16:30 Hs. Ataque de una escuadrilla hasta las 07 nm en el 056 que fue repelido por la artilleria.

17:20 Hs. C.P.QUINTANA releva al 1º ten. ROMERO.

19:00 Hs. 1º Ten.MAZZOCHI releva al Alf.MERCAU.

21:00 Hs. Entrego el turno s/n.
1º Ten.MAZZOCHI.

21:00 Hs. Recibimos sin novedad.1º Ten.FABER S.M. CASSANI,C.P.SIERRA.

21:08 Hs. Eco frente az 120º 21 nm por la velocidad es un barco recorrio una nm en 5'.

21:22 Hs. Se diferencia perfectamente el despegue de un helicóptero del barco con rumbo 280º Fl 015.

22:45 Hs. Comienza el cañoneo a la playa el barco esta en az 177º 7 nm y el helicóptero en az 194º 12 nm. Otro barco esta en az 204º 16 nm

23.15 Hs. Aparecen cuatro ecos con velocidad de hlicoptero entre 210 y 230 entre 16 y 20 nm.

23:30 Hs. Se mantienen algunos ecos en179/10 nm az 186/15 nm y az 190/17 nm,

24:00 Hs. Todo tranquilo sin cañoneo.

Día 17 de Mayo

00:07 Hs. Se procede a cambiar frecuencia y autenticación.

04:08 Hs. Se corta radar se hace cargo ECO.
1º Ten. FABER

SECRETO

94
G1/70

09:00 Hs. Me hago cargo del turno.

09:30 Hs. Barcos detectados a 14 y 17 nm patrullaje continuo de una sección de HARRIER y un helicóptero en primer cuadrante.

01:45 Hs. Entrego s/n.
Ten.SARAVIA

01:45 Hs. Me hago cargo s/n.1º Ten.MAZZOCHI C.P.QUINTANA C.1º NIEVAS

14:08 Hs. Desaparece una sección de HARRIER en el 063 a 99 nm con Fl 110.

14:13 Hs. Aparece una sección de HARRIER en 078 a 62 nm, con Rº convergente. 15:05 Hs.Desaparecen 077/69 nm.

14:83 Hs. Aterriza un F-28.

14:47 hs. Despega el F-28.

14:38 Hs. Salta alta.

16:40 Hs. Entramos en servicio.

15:12 Hs. Aparecen dos HARRIER a 095 a 81 Rº 240.

15:57 Hs. Desaparecen en el 074 a 113 nm.

15:58 Hs. Aterriza un C-130 16:25 Hs Despega el C-130.

16:09 Hs. Aparece en 102 a 45 nm dos HARRIER.

17:00 Hs. Entrego s/n.
1º Ten.MAZZOCHI

17:00 Hs. Recibo s/n.1º Ten.FABER,S.M.CASSANI C.P.SIERRA.

17:07 Hs. Desaparecen secciónes HARRIER en 102/76 nm.

17:09 Hs. Aparece eco en az082 78 nm Fl 70 por velocidad es helicóptero.

17:10 Hs. Aparecen secciones HARRIER en az 096 75 nm.

17:57 Hs. Desaparecen las secciones en az 093 83 nm.

16:30 Hs. Se corta se hace cargo ECC.
1º Ten.FABER

23:00 Hs. Me hago cargo del turno.

00:10 Hs. Se hace comprobación de indicativos y frecuencias.La frecuensia FPAL de turno coincide.Nosotros tenemos 130.7 y el CIC 130.8. Colocamos la del CIC.

14:08 Hs. Hago entrega del turno a radar ECC .
Ten SARAVIA.

Día 18 de mayo

04:09 Hs. Radar f/s por sistema de refrigeración no funciona.Interc[illegible] no funciona.

1

SECRETO

45
61/70

10:30 Hs. My.SILVA Solicita repuesto a CRV.

13:00 Hs. Se comienza a operar con el radar de ejército por pareja iniciando 1º Ten.ROMERO,C.1º NIEVAS hasta las 17:00 Hs.

17:00 Hs. Se hace cargo 1º Ten. MAZZOCHI ,C.P SIERRA.

17:20 Hs. Se reciben los repuestos de CRV,el personal técoico habia comenzado a la mañana a desarmar todo el sistema.

21:00 Hs. Se hace cargo el Ten.SARAVIA Y C.1º BAIS.

Día 19 de Mayo

01:00 Hs. Se hace cargo Alf.MERCAU,C.1º EGANAS.

05:00 Hs. Se hacen cargo 1º Ten.FABER S.M.CASSANI.

09:00 Hs. Se hace cargo Alf.SCACHI,C.P. QUIMTANA.

13:00 Hs. Se Hace cargo Ejército.

17:00 Hs. Se hace cargo 1º Ten ROMERO,C.1º NIEVAS.

21:00 Hs. Me hago cargo s/n radar en servicio.1º Ten.MAZZOCHI,C.P.SIERRA

00:00 Hs. Aparecen en el 211º 14 nm unbarco se aproxima hasta 200 y 180 y a 7 nm y efectúa cañoneo a las 00:40 a las 00:50 Hs sobre el aeropueto/y costa.

01:00 Hs. Entrego s/n.
1º Ten.MAZZOCHI

Día 20 de Mayo

01:00 Hs. Recibo s/n.1º Ten.FABER S.M. CASSANI.

01:33 Hs. Se pierde eco (barco) en az 150 dis.26 nm,viento maximo que se tuvo según CIC 47 Kts de rafaga constante 27 Kts.

05:00 Hs. Entregamos sin novedad.
1º Ten.FABER

05:00 Hs. Se hacen cargo del turno.Alf.SCACHI y C.P.QUINATANA

06:30 Hs. Aparece un eco en el az 094 084 nm orbitando en la zona entee 090 y 095 de az,manteniendo la distancia,desaparecio en el az 076 a 96 nm.

07:00 Hs. Con 70 Kts con Rº 020º.

07:40 Hs. Aparece una sección en 056º 54 nm.Llegan a 067º az a 36 nm con 300 Kts y regresan, se perdieron en az 071 - 95 nm com Rº 070º.

08:45 Hs. Aparece otra sección az 071º-61 nm llegan hasta az 094º 28 nm con 300 Kts.Hacen presentaciones en esa zona se pierde 076º az y 083nm.

09:00 Hs. Se hacen cargo.1º Ten.ROMERO,C.1º NIEVAS,
Alf.SCACHI.

09:25 Hs. Me hago cargo del turno con las movedades asentuadas mas arriba.
1º Ten.ROMERO,C.1º NIEVAS

SECRETO

46
C1/20

La escuadrilla desaparece en el 095º 91 NM, lugar aproximado en que aparecio el relevo, el portaviones estariá en esa zona.

10:55 Hs. Contacto con Acuario, hacemos enlace por Pucho que no sale al darle condiciones de viento ya estando en vertical decide volverse por viento fuera de norma. Contacto radar en el 047º 14 NM .

11:06 Hs. Luego de haberle dado escape para el 278º ya que la escuadrilla estaba en 124º 27NM orbitando. Acuario retoma hacia el norte.

11:40 HS. Aparecen el relevo y otra escuadrilla.

11:45 HS. Aparece una tercera escuadrilla con velocidad 420 KT.

12:15 Hs. Aparece por el 258º 50 NM, en un tiempo de 30 minutos, con 420Kt recorre 210 NM, con 90 controlada lo que dá alrrededor de 120 NM o sea se desplaza a 60 MN al oeste por lo que teoricamente no alcanzaron a Acuario, que salio por el Norte.

13:00 Hs. Hago entrega del turno con las novedades hacentadas.

13:00 Hs. Me hago cargo del turno.

17:00 Hs. Hago entrega del turno.
Ten. SARAVIA.

17:00Hs. Me hago cargo del turno S/N desde las 17:00 Hs por un termino de 2 Hs ,patrullaje de un helicóptero y luego otro entre 040º a 090º y desde las 50 a 70 NM com 360 Kt y 400 FL, realiza exploración hasta el 188º 84NM y desaparece en el 233º 166NM a las 20:17 Hs. el recorrido que realiza es aproximadamente el siguiente.

21:00Hs. Entrego el turno S/N. 1º Ten MAZZOCHI

21:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N. Alf MERCAU C1º EGAÑAS

23:00 Hs. Entrego el turno S/N. Se hace cargo Radar ECO.

Día 21 de Mayo

04:00 Hs. Me hago cargo del turno. Alf [illegible] CP QUINTANA S/N

05:00 Hs. Entrego turno S/N.

05:00 Hs. Entro de turno con las novedades arriba acentadas.
1º Ten [illegible] [illegible]

07:35 Hs. a 2 vueltas otro en el 04[illegible]º 65 NM.

07:40 Hs. Aparece un eco saliendo en el 037º 25NM.

07:52 Hs. Aparece en el 045º 82NM.

08:05 Hs. Salta alta.

08;10 Hs. Aparece otro. 045º 57 NM.

SECRETO

47
C1/PC

08:15 Hs. Salta alta.

08:17 Hs. Vuelve alta.

08:30 Hs. SE ha observado que en todo momento hubo 3 escuadrillas en el aire y en el relevo eran 5,ante lo cual y observando el parullaje inicial y la disposición actual es una espera manifiesta de tener el objetivo rodeado esperando el Hercules de las 10:30 HS

09:00 Hs. Hago entrega del turno con las novedades hacentadas.

09:00 Hs. Me hago gargo del turno. Ten Barquia y C1º BAIZ.,

09:30 Hs. Los Asados (Macchi) atacan una fragata y 7 barcos.

10:25 Hs. Entra una escuadrilla sin contacto con esta.

10:30 Hs. S e escucha otra escuadrilla.

10:35 Hs. Una unica sección entrando de HARRIER y otra saliendo.

10:40 Hs. Se hace contacto radial con ÑANDU,PERRO no coincide con la información del CIC.

10:42 Hs. Se ejecto ÑANDU 2.

10:49 Hs. PERRO informa entrarón 3 salieron 3 ataque a dos fragatas con impactos de bombas y cañones.

10:54 Hs. PATO 2 vuelven a esta.

10:56 Hs. Aterrizará el PATO 2 (C-130),contra diciendo orden del CIC de que esperara ya que habia 3 escuadrillas en sector.

11:01 Hs. 285/71 rumbo 180º al limite de combustible.

350/35 Rº 270.
030/50 Rº 040.

11:04 Hs. 035/89 cruce de dos secciones una entrando y otra saliendo.Entre con Rº 180º.Tambien aterrizan dos PUCARA.

11:13 Hs. Situación,entrando 075/18 y viran saliendo.

11:14 Hs. Salta alta y vuelve.

11:15 Hs. 032/88 una nueva escuadrilla (1)
133/15 Rº 210
27[illegible]/50 Orbitando
042/50 Orbitando

11:20 Hs. 271/22 rumbo 360 una escuadrilla.

11:21 Hs. 003/65 la (1)

11:22 Hs. Reaparece 287/60 NM.Una escuadrilla Rº 010º.

11:40 Hs. Plan ataque.

[illegible] Hs. Ocho aviones.

[illegible] Hs. Ocho aviones.

[illegible].30 Hs. diez aviones;

12:35 Hs. Movimiento de secciones.

APARECE	DESAPARECE
11:03 035º 89 NM	12:13 094º 98 NM
11:15 032º 89 NM	12:33 037º 98 NM
12:04 033º 93 NM	13:20 040º 97 NM
12:19 030º 83 NM	13:34 040º 97 NM
12:21 030º 97 NM	13:28 094º 96 NM

NOTA: La sección del a 11:15 hs, heran tres aviones. Para el aterrrizaje el tercero se mantuvo 15' en el aire en espera del lugar para aterrizar.

12:48 Hs. Hay 9 aviones en el aires la posibilidad es: 12 aviones como minimo El reabastecimiento es como maximo de 10'.

13:06 Hs. Parece que son 12 aviones ya que a las 13:04 Hs salieron otros dos aviones. Enel momento diez aviones en el aire.

12:44 Hs. 034º 87 NM 14:03 ARR.
13:04 Hs 037º 95 NM 14:10 ARR.

Sí son 11 aviones, el tiempo de abastecimiento es de 30'.

13:08 Hs Recibe el turno 1º Ten. MAZZOCHI y C.P. SIERRA.
En el momento se encuentran tres secciones en el aire.

A 1328 030º 79 NM D 048º 86 NM 14:53 Hs.
A 1345 036 81 NM D 047º 86 NM 14:59 Hs.
" 1425 043º 82 NM D 049º 81 NM 15:29 Hs.
" 1441 043º 85 NM D 049º 86 NM 15:30 Hs.
" 1453 039º 83 NM D 048º 77 NM 16:04 Hs.
" 1502 046º 85 NM D 053º 72 NM 16:08 Hs.
" 1526 039º 70 NM D 044º 74 NM 16:44/52 Hs.
" 1542 042º 80 NM D 043º 82 NM 16:57 Hs.
" 1603 052º 69 NM D 046º 78 NM 17:17 Hs.
" 1604 042º 72 NM D 043º 80 NM 17:21 Hs.
" 1

17:00 Hs. Entrego svc con novedad.
A 1717 034º 88 NM D 037º 103 NM 17:18 Hs.
1º Ten MAZZOCHI

17:00 Hs. Recibo el turno S/N Alf. MERCAU C. 1º EGAÑAS

1º Ten ROMERO Alf. MERCAU

18:18 Hs. Se va la ultima escuadrilla de HARRIER en 037º 103 NM.

18:30 Hs. Salta alta.

18:32 Hs. En svc.

19:02 Hs. Salta alta.

19:05 Hs. En svc.

19:09 Hs. Salta alta.

19:10 Hs. En svc.

19:21 Hs. Salta alta.

SECRETO

19:23 Hs. En svc.

19:25 Hs. Salta alta.

19:26 Hs. En svc normal.

20;28 Hs. Se corta radar para realizar mantenimiento,hacemos escucha en VHF.

21:00 Hs. Entrego turno S/N.
Alf.MERCAU

21:00 Hs. Recibimos svc. 1º Ten.FABER S.M. CASSANI C.P. SIERRA

Se realiza escucha en VHF.

22:00 Hs. Se retira C.P. SIERRA.

22:35 Hs. Avisan del CIC que tienen un eco a 150 NM informo que no tengo a nadie en frecuencia.

22:50 Hs. Radar en svc normal se avisa al CIC.

Día 22 de Mayo

01:00 Hs. Entrego svc S/N.

01:54 Hs. Me hago cargo del tuno con las novedades asentadas.Se escucha a "PUA PUCHO";CIC?.

01:38 Hs. El CIC me dice llame al Fenix me voy en enlace y aviendome contestado que estaba a 11 NM de OM y postriormente confirma S/OM;pero:
el CIC no sabe cúal es el OM,
El CIC no sabe donde mandarlo.
El CIC no tiene una idea de que desirle solo manifiesta querer saber si hay enlace para que?.

01:42 Hs. El CIC llama con nuestro indicativo diciendole al Fnenix que se buelva,por que nuestra frecuencia y no en la propia.

01:45 Hs. Se comunica que se dejo de hacer escucha en frecuencia de TWR ya que se tienen las propias y dos de coordinación.

03:39 Hs. Ordena el My.CAGIARA colocar nuevamente la frecuencia 136.8.

13:45 Hs. Vcom.ALEGRIA ordena que llame al PUA por la frecuencia anterior disiendo que hace 5' que dio la orden y se esta cuestionando, mientras que lo que se pregunta es que se le dise una vez echo contacto.
313º 124 NM dos luces comunica PUA en forma visual.

03:55 Hs. 323º 93 NM dos luces grandes y una chica.

04:00 Hs. Visualiza las luces de la ciudad,

04:10 Hs. Aparece escuadrilla en el 045º 70 NM 150 de Fl a 120 NM del PUA ante lo cúal se le dá la vuelta a casa,luego del viraje se mantiene a 97 NM del bandido.

04:15 Hs. Aparece POTRO en el 220º 120 NM se pone en contacto.

04:20 Hs. PUA dá la ubicación de un eco que tiene en el 300º 50 NM de 51º 47' y 51º 33' que esta en el radar y que se supone un eco fijo de la isla;

04:23 Hs. El PUA dá la posición geografica de las luces en 50º 28' y 59º 07'.

04:40 Hs. PUA y POTRO a casa y desaparecidos.

04:45 Hs. Se pierden los HARRIER en el 010º 65 NM.

05:00 Hs. Me hago cargo del turno.

06:20 Hs. Aparece una sección enemiga en el 032º 104 NM y desaparece con Rº norte.

07:45 Hs. Comienzan los patrullajes con secciones de HARRIER;Hasta 5 secciones en el aire.

09:00 Hs. Hago entrega del turno.
Ten.SARAVIA.

09:00 Hs. 1º Te.n. MAZZOCHI C.P. SIERRA.

HORA.	AZ.	DIST.	ECOS.	HORA DES.	AZ.	DIS.
09:23	037	72	2	10:31	046	79
09:32	083	74	3	10:45	045	63
10;09	041	76	2	11:07	048	75
10:24	040	63	2	11:36	058	71
10:26	040	60	2	11:29	043	80
10:50	042	68	2	12:00	056	70
11:19	045	71	2	12:25	046	71
11:29	043	80	2	12:50	055	74
11:55	048	71	20	12:29	051	78
12:04	051	64	2	13:24	043	75
12:31	056	77	2	13:51	054	91

13:00 Hs. Entrego el turno S/N.
1º Ten.MAZZOCHI

13:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N. Alf.MERCAU C.1º EGARAS.

14:30 Hs. Dejo avc S/N se hace cargo radar ECO.

15:40 Hs. Me hago cargo del turno S/N Alf.MERCAU C.1º EGARAS.

16:25 Hs. Comienzan las hostilidades.

16:35 Hs. 031/81 - 039/70 entrando.255/60 - Orbitando.

16:39 Hs. Dos barcos nuestros en Punta Aguila.

16:51 Hs. Una escuadrilla en el 226/49 a 400 Kt,rumbo a los barcos que tenemos en ese lugar.
197/17 Otra escuadrilla tambien presuntamente a nuestros barcos.
Frecuencia 8752.
Secundaria 6710.

17:07 Hs. 040/110 desaparece una escuadrilla.

17:13 Hs. Situación ninguno nuestro en patrulla 023/47 - 280/72 y dos en zona del Sud Oeste.

MOVIMIENTOS REGISTRADOS

SECRETO

52
c1/70

ENTRANDO			SALIENDO REGISTRADOS		
043	93 NM	15:50 Hs	042º	106 NM	16:42 Hs
037	102NM	15:59 Hs	040º	110 NM	17:07 Hs
037	99 NM	16:31 Hs	038º	119 NM	17:35 Hs
031	81 NM	16:34 Hs	037º	96 NM	17:34 Hs
034	104NM	16:39 Hs	041º	118 NM	17:50 Hs
032	108NM	17:04 Hs	041º	103 NM	18:01 Hs

Estos movimientos pueden estar repetidos con las anotaciones anteriores, solo fue al efecto de aclarar el movimiento.

18:01 Hs. Desapareció la última sección.

21:00 Hs. Entregamos el turno S/N.
1º Ten. FABER

Día 23 de Mayo

02:00 Hs. Me hago cargo del turno.

02:00 Hs a 03:00 Hs :Se mantienen 2 helicopteros en patrullaje por la zona desapareciendo uno en 055º a 72 NM y otro en 120º a 81 NM.

03:50 Hs. Se le hace la entrada a un C-130(MARTE) hasta las 2 NM.

04:20 Hs. Se le da apoyo a la salida de MARTE, lo vemos hasta las 23 NM.

05:00 Hs. Entrego el turno
Ten. SARAVIA

05:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N. 1º Ten. MAZZOCCHI C.P. SIERRA

06:03 Hs. Se hace cargo Ejercito.
1º Ten. MAZZOCCHI

08:45 Hs. Me hago cargo del turno S/N. Alf. MERCAU C1º EGAÑAS

MOVIMIENTO REGISTRADO

ENTRANDO AP.			SALIENDO DESAP.			
AZ.	DIST.	HORA	AZ.	DIST.	HORA	OBS.
085	75 NM (2)	08:43 Hs	087	91 NM	10:06 NM	(2)
093	84 NM (4)	09:20 Hs	088	88 NM	10:22 NM	(40
089	87 NM (3)	09:34 Hs	085	87 NM	10:44 NM	(3)
096	66 NM (2)	10:01 Hs	084	94 NM	11:01 NM	(2)
088	90 NM (2)	10:31 Hs	078	91 NM	11:38 NM	(3)
081	91 NM (2)	11:04 Hs	074	93 NM	12:09 Hs	(2)
075	78 NM (2)	11:25 Hs	068	90 NM	12:38 Hs	(2)
071	87 NM (2)	12:03 Hs	043	81 NM	12:40 Hs	(2)
074	85 NM (2)	12:22 Hs	072	93 NM	13;15 Hs	
070	85 NM (2)	12:32 Hs	060	76 NM	13:35 Hs	
071	95 NM	13:05 Hs	059	95 NM	14:08 Hs	Hs

NOTA:Los números entre parentesis significan cantidad de aviones

13:10 Hs. Entrego el turno sin novedad.
Alf MERCAU

13:10 Hs. Recibo turno S/N. 1º Ten. FABER S.M. CASSANI

SECRETO

15:00 Hs. Aparece flecha 299º 145 NM y se fue 290º 160 NM a las 15:30 Hs.

13:31	065º	91 NM	14:38	066º	92 NM
13:54	063º	85 NM	14:59	060º	100NM
14:28	064º	85 NM	15:40	060º	112NM
14:48	061º	96 NM	15:42	056º	90 NM
15:24	067º	93 NM	16:12	052º	97 NM
15:34	060º	92 NM	16:23	057º	78 NM
15:44	052º	82 NM	16:32	047º	104NM
15:59	052º	92 NM	16:47	052º	98 NM
16:00	054º	90 NM	16:49	051º	102NM

52
c1/70

Entrego el turno S/N,com Ploteo Nº 7-8-1
1º Ten. DABER

17:00 Hs. Recibo el turno. Alf. SCACCHI

3 Secciones:

Ploteo Nº 7-055º-86 NM
" " 8-059º-59 NM
" " 1-040º-92 NM
" " 7 se perdió-064º-100NM
" " 8 " " -052º-105NM

17:10 Hs. Aparece un eco en:049º-86 NM-260ºR

17:27 Hs. Aparece el ploteo Nº 1-293º-52NM-090ºR

17:49 Hs. Desaparece el ploteo Nº 1-060º-108 NM-060ºR

17:50 Hs. Desaparece el eco de un helicoptero en 029º-78 NM-260ºR

17:54 Hs. Se corta hasta las 22:00 Hs.
Alf. SCACCHI

21:56 Hs. Entro de turno con las novedades que me da el C.I.C.
1º Ten. ROMERO C1º NIEVAS

22:21 Hs. 037º 60 NM 090-120 Kts

22:35 Hs. Se pierde en el 053º 84 NM

23:27 Hs. Se deja constancia de que en el 033º 4NM y una milla alrededor se pierden ecos que no traen del viento que es según C.I.C. 350º 12 NM

24:46 Hs. En 034º-58 NM 090-Nivel 060-60 Kts.
Día 24 de Mayo
24:58 Hs. 054º 72 NM Nivel 090

01:01 Hs. 056º 76 NM desaparece

01:10 Hs. 194º 7 NM un eco en zona de agua y habiendo un viento del 350º 28 Kt con ráfagas de 35 Kt.,de ser nubes serían desplazadas.

01:30 Hs. Desaparece el eco para marca nivel.

02:00 Hs. Hago cortar alta por entrar el ECO En svc,

01:47 Hs. Nos comunica elCIC que a las 01:55 entra un C-130 ACUARIO.

02:28 Hs. Aborta requerido intento pasando por vertical pero no viendo la pista.

02:37 Hs. Se pierde en el 164º 30 NM Fl 030.Se deja constancia del QAM.
350/23-28 1000 mm OST a 350 Mts.
QNH 998,6 7x7 .

02:41 Hs. Se corta hasta las 06:30 Hs.

06:30 Hs. Radar en avc normal me hago cargo S/N Alf.MERCAU C.1º EGAÑAS.

09:00 Hs. Entrego avc S/N.
Alf.MERCAU

09:00 Hs. Recibo turno 1º Ten.FABER S.M. CASSANI.
Se estubo 15' fuera de avc por cambio de regulador de un generador.

09:15 Hs. En avc Normal.

10:30 Hs. Aparece FUEGO 302º 149 nm PELO en el 285º 131 NM y BARBA en 308º 153 NM llegaron hasta 120 NM y regresaron.

MOVIMIENTOS DE HARRIER

APARECE			DESAPARECE		
HORA	AZ.	DIS.	HORA	AZ.	DES.
07:33	058	97 NM	08:22	049	94 NM
08:03	057	89 NM	09:22	049	94 NM
08:30	049	87 NM	09:49	046	92 NM
09:05	048	91 NM	10:17	042	91 NM
09:50	043	93 NM	11:05	032	91 NM
10:09	041	87 NM	11:27	035	96 NM
10:12	035	83 NM	11:30	033	93 NM
10:37	029	75 NM	11:31	032	90 NM
10:57	029	84 NM	12:10	037	89 NM
11:05	027	86 NM	12:23	034	89 NM
11:29	027	87 NM	12:39	040	86 NM
11:55	031	81 NM			
12:12	030	87 NM			
12:59	040	86 NM			

13:00 Hs. Entregamos S/N con 3 secciones en el aire.
1º Ten. FABER

13:00 Hs. Me hago cargo del turno. Alf. SCACCHI

1º Sección=004º-43 NM-250ºR
2º " =259º-59 NM-200ºR
3º " =012º-57 NM-200ºR
4º " =016º-43 NM-040ºR

13:30 Hs. La sección Nº6 desaparece en 044º-92 NM.

13:32 Hs. La sección Nº5 aparece en 040º-81 NM-260º.

13:40 Hs. La sección Nº1 desapareció en 048º-88 NM.

14:10 Hs. Aparece la sección Nº7:055º-81 NM.

14:27 Hs. Desaparece la sección Nº2 en 045º-86 NM.

14:30 Hs. Cortamos hasta las 16:00 Hs.-

16:24 Hs. Nos hacemos cargo del turno com las siguientes novedades:

1º Sección:055º-42 NM
2º Sección:291º-70 NM
3º Sección:009º-43 NM
4º Sección:o52º-48 NM
5º Sección:265º-50 NM
6º Sección:049º-129NM
7º Sección:050º-125NM

1 Helicoptero:057º-67 NM

16:40 Hs. 4º Sección desaparece 040º-83 NM.

17:00 Hs. Entrego el turno.

Alf. SCACCHI

17:00 Hs. Me hago cargo del turno en la siguiente situación

262º-50 NM nivel
060º-73 NM nivel 140
046º-90 NM
068º-71 NM nivel 146
068º-69 NM 140

17:10 Hs. 264º-50 NM 080 N 140/1714 USU
042º-56 NM 55 N
052º-69 NM 230 N
054º-116NM 160 N
058º-114NM
065º-094NM 120 N

17:25 Hs. 065º-91 NM seis ecos con nivel 130,pueden ser los HARRIER de la flota.

17:54 Hs. Ubicación de la flota 066º-97 NM en un radio de 5 NM;-. 060º-109 NM otro barco.

18:03 Hs. Desaparece el eco en el 075º 101 NM,con Fl aproximado 100 y en descenso y siendo el viento del 320º 10 NM es un comprobante de la flota.

18:07 Hs. Un eco en el 055º 93 NM,que seria un despegue hacia el 320º y partiendo un portaaviones que estaria en la ubicación 066º 95 NM.

19:00 Hs. Relevo de helicópteros en el 037º 54 NM.

19:37 NS. 059º 70 NM desaparecio por dos vueltas.

19:45 Hs. Desaparece el helicóptero en el 067º 80 NM.

19:55 Hs. 275º 11 NM un helicóptero Rº 045º 25 NM.

20:00 Hs. 285º 9 NM se perdio el helicóptero.

21:00 Hs. Hago entrega del turno S/N y sin ecos en pantalla.

20:58 Hs. Sale un eco de otro sitio en el 193º 7 NM (fijo),y v[illegible] con R[illegible] [illegible]35º.

21:04 Hs. Hago entrega del turno con el eco en el 168º 2 NM.

21:04 Hs. Me hago cargo del turno.

22:22 Hs. Entre en svc radar ECO. Ten. SARAVIA



Día 25 de Mayo

02:00 Hs. Me hago cargo del turno.

02:10 Hs. Enlace con TOPO (C-130).

02:29 Hs. Aterriza TOPO.

02:45 Hs. Despega TOPO.

05:00 Hs. Entrego svc S/N. Alf.MERCAU.

05:00 Hs. Recibimos turno. 1º Ten.FABER S.M. CASSANI.

05:23 Hs. Aparece un eco ez 053º 72 NM con Rº 220º velocidad 70 Kt.

05:48 Hs. Desaparece en ez 083º 61 NM Rº 176º Fl.065.

07:58 Hs. Aparece eco Az.273º 31 NM Fl 060 NM velocidad 120 Kt.

08:05 Hs. Desaparece en Az.290º 46 NM. Rº 020º.

08:17 Hs. Aparece eco en Az.042º 88 NM Rº 280º Vº 110 Kt. Fl 100 (1).

08:27 Hs. Aparece eco en Az.256º 43 NM Fl 080 Rº 360º Vel.80 Kt. (2).

08:29 Hs. Desaparece eco en Az 030 70 NM.

08:40 Hs. Aparecen dos ecos en Az 270º y 273º 44 NM y 46 NM que aparecen y desaparecen cada dos o tres vueltas de radar.(Entre DARWIN Y SAN CARLOS).

09:00 Hs. Entregamos turno. 1º Ten. FABER

09:00 Hs. Recibimos el Tueno S/N.

09:34 Hs. Aparece una sección A-4 295º - 30 NM.

09:46 Hs. Aparece una sección (1) HARRIER 049º 80 NM.

10:09 Hs. " " " (2) " 046º 78 NM.

10:35 Hs. " " " (3) " 047º 47 NM.

10:52 Hs. " " " (4) " 048º 71 NM.

11:00 Hs. Desaparece la sección Nº 1 055º 65 NM.

11:07 Hs. Aparece un helicóptero 055º 67 NM Rº 250º.

11:13 Hs. Desaparece el helicóptero 058º 78 NM.

11:15 Hs. Aparece la sección Nº 5 043º 63 NM.

11:22 Hs. Desaparece la sección Nº 2 047º 81 NM.

11:36 Hs. Aparece la seción nº 7 y 8 008º 38 NM.

11:40 Hs. Desaparece la sección Nº 3 045º 82 NM.

11:54 Hs. " " " " 7 y 8 057º 73 NM.

SECRETO

12:00 Hs. Aparece la sección Nº 1 042º 89 NM.

12:17 Hs. Aparece la sección Nº 2 055º 80 NM.

12:32 Hs. 2 " " " 3 058º 79 NM.

12:33 Hs. Desaparece la sección Nº 5 047º 85 NM.

12:47 Hs. " " " " 6 066º 73 NM.

12:54 Hs. Aparece " " " 4 053º 78 NM.

13:00 Hs. DESAPARECE " " " 1 052º 88 NM.

13:00 Hs. Aparece un helicoptero 096º 15 NM Rº 010º.

13:14 Hs. Desaparece " 086º 15 NM.

13:14 Hs. Entrego el turno.
Alf.SCACHI.

13:15 Hs. Me hago carg del turno S/N.

13:20 Hs. Despegan dos PUCARA para buscar un helicóptero que vino a buscar un piloto de los HARRIER,el eco se habia perdido a las 13/5 en 085º/15 NM.

13:25 Hs. Una escuadrilla a 30 NM.

13:40 Hs. Despegam los PUCA nuevamente a observar zona norte.

14:13 Hs. Una escuadrilla se acerca al OM,los Puca (COBRA) deben volver y hacer espera a Mts sobre la bahia,ya que tienen una escuadrilla en vertical,que es mantenida a distancaia por la artilleria.

15:00 Hs. Se va una escuadrilla o dos ecos que podrian ser ambos,y aterrizan lo Puca sin novedad,el horarioes aproximado la secuencia es correcta en todo momento por frecuencia del radar y con la TWR se mantubo la información sobre la ubicación de los bandidos,y la TWR manejo correctamente alos Pucará, en muy bien trabajo de equipo.

16:45 Hs. Entra una escuadrilla po 315º 16 NM.entrando se pierden a las 8 NM.

17:00 Hs. Entrego con las novedades asentadas. 1º Ten ROMERO.

17:00 Hs. Me hago cargo del turno.

18:15 Hs. Se hace cargo el Radar ECO.
Ten.SARAVIA

22:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N. 1º Ten MAZZOCHI C.P.SIERRA

Día 26 de Mayo

00:30 Hs. Se va aproximarse un barco en 210º a 21 NM se aproxima hasta las 5 NM y cañonea el aeropuerto desde las 00:45 Hs Hasta las 01:0[illegible]

01:00 Hs. Entrego el turno con las novedades acentadas.
1º Ten MAZZOCHI.

01:00 Hs. Recibimos svc 1º Ten.FABER S.M.CASSANI Con las novedades [illegible]

57
C1/76

SECRETO

El cañoneo comienza 00:45 Hs.

01:08 Hs. Deja de efectuarce el cañoneo.

02:08 Hs. Se corta radar comienza ECO, el barco desaparecio en Az 114º 24 NM.
1º Ten FABER

04:00 Hs. En svc S/n 1º Ten FABER S.M. CASSANI,

04:30 Hs. Se corta hasta 06:00 Hs por Haberce suspendido operación.
1º Ten. FABER.

06:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

06:16 Hs. Aparece un helicoptero 007º 30NM orbitando.

06:54 Hs. Aparece un helicoptero (2) 230º 21NM 040º, identificado como MACHO aterrizando en esta a las 07:11 Hs.

06:54 Hs. Desaparece helicóptero (1) 015º 25NM .

07:34 Hs. Aparece sección Nº1 079º 99NM 270º 8NMRº

07:37 Hs. " " Nº2 084º 103NM 270º Rº

07:50 Hs. " " Nº3 066º 92NM orbitando

08:08 hs. " " Nº4 059º 56NM 250º Rº

08:46 Hs. Desaparece la sección Nº2 079º 93NM

08:56 Hs. " " " Nº1 074º 96NM

09:00 Hs. Entrego el turno. Alf. Scachi

08:56 Hs. Me hago cargo del turno.

09:56 Hs. Entrego el turno.
Alf.SCACHI.

08:56 Hs. Me hago cargo del tueno.1º Ten. ROMERO C.1º NIENAS

09:40 Hs. Se mantienen constantemente cuatro escuadrillas y dos helicópteros.

13:02 Hs. Hago entrega del turno con cuatro ecos.

13:02 Hs. Me hago cargo del turno con tres secciones de HARRIER y un helicóptero.

14:00 Hs. Entra un F-28 naval se avista a 16 NM entra S/N con tres secciones enemigas.

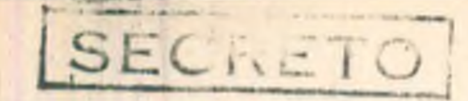
14:05 Hs. Entran 3 MACCHI mantiene en contacto con nosotros hasta el toque,

14:10 Hs. Contacto con el POKER con 2 se los guia hasta UM en 270º a 45 NM.

14:15 Hs. Los DOMBRAS hacen cobertura de los POKER siguen evolucionando 3 secciones enemigas.

14:45 Hs. Se retiran los POKER y los DOMBRAS S/N.

15:00 Hs. Se corta por mantenimiento. Ten. SARAVI



SECRETO

17:20 Hs. Me hâgo cargo S/N 1º Ten.MAZZOCHI

18:17 Hs. Salta alta.

18:30 Hs. Entramos en svc.

20:17 Hs. Salta alta.

20:26 Hs. Entramos en svc.

21:00 Hs. Entregó el turno S/N.
1º Ten.MAZZOCHI.

21:00 Hs. Me hago cargo del turno S/n. Alf.MERCAU C.1º EGAÑAS.

Tenemos los ecos en los siguientes posiciones.

AZ.	DIST.	CANT.ECOS.
102	110	1
093	103	1
088	098	1
086	105	1
097	110	1
186	109	
082	109	
.077	105	
081	114	
082	117	
085	117	
083	118	
083	119	
079	122	
082	121	
084	123	

<u>Día 27 de Mayo</u>

01:00 Hs. Entrego el turno S/N.
Alf.MERCAU

01:00 Hs. Me hago cargo del turno con los ecos anteriormente consignados.(16)

01:56 Hs. Desaparecen los ecos en 091º 105 NM.

02:15 Hs. Aparecen cuatro barcos:

1 - 049º - 45 NM
2 - 054º - 44 NM
3 - 055º - 44 NM
4 - 057º - 46 NM

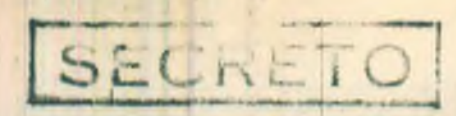
02:30 Hs. Aparecen 20 ecos en los 090º 108 NM

03:05 Hs. Desaparecen los 20 ecos 093º 118 NM.

03:06 Hs. " " 4 ecos 008º 64 NM.

05:00 Hs. Hago entrega del turno.
Alf.SUACHI

05:00 Hs. Me hago cargo del turno. 1º Teo ROMERO C.1º NIEVAS.



59
01/70

05:18 Hs. Un eco en el 055º 118NM FL130

05:24 Hs. Se pierde en el 061º 101NM

05:43 Hs. Aparecen 2 ecos,helicopteros,saliendo 181º 6NM y 181º 12NM con FL20 y 15.

05:54 Hs. 114º 53NM un eco,helicoptero FL 080.

06:22 Hs. Luego de estar desaparecido,reaparece orbitando entre 124º y 120º 46NM.

06:31 Hs. El eco regresa por el 111º 54NM 080 FL 080 en ascenso

06:33 Hs. Uno entrando por el 267º 13NM,se nos pierde atras del cerro en el mismo lugar en que aparecio.

06:43 Hs. 268º 15NM aparece ahora saliendo.

06:45 Hs. 255º 13NM otro entrando.

07:00 Hs. Se manifiesta un conjunto de ecos en el 164º 5 a 18 NM.

08:10 Hs. Aparece una zona de ecos similares a los antes mencionados en el 043º 67NM en un radio de 5 NM .

0[illegible]:00 Hs. Hago entrega del turno con la siguiente situación.

1º	122º	38NM	FL 050
2º	046º	60NM	FL 065
3º	medio que se pierde 046º 70NM		
4º	077º	85NM	
5º	069º	21NM	
6º	313º	64NM	FL 070

09:00 Hs. Me hago cargo del turno.

09:15 Hs. Comienza a divisarse la flota con frente ubicandose aprximadamen-te 16 barcos desde el radial 060º a 077NM extendiendose desde 90 a 115 NM

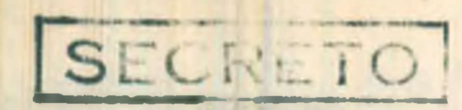
10:14 Hs. Desaparecieron probablemente todos los barcos en las posiciones dadas anteriormente.

10:47 Hs, Sale la primera sección de HARRIER en 040º 75NM hastqa 5 seccio-nes.

13:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.
Ten. SARAVIA

13:00 Hs. Me hago cargo S/N.

13:15 Hs.	Dos HARRIER	043º 82 NM	Desaparece ,	066º a 105 NM	14:14 Hs
13:17 Hs.	" "	050º 68 NM	"	065º a 109 NM	14:34 Hs.
13:32 Hs.	" "	048º 82 NM	"	0[illegible]6º a 92 NM	14:34Hs.
14:00 Hs.	" "	045º 91NM	"	052º a 96 NM	14:56 Hs,
14:29 Hs.	" "	051º 100NM	"	066º a 126 NM	15:34 Hs



15:03 Hs. 050º 96 NM desaparecen 053º 105 NM 15:29 Hs.

15:19 Hs. 052º 100NM " 062º 106 NM 16:26 Hs.

15:30 Hs. 082º 99NM " 085º 100 NM 16:40 Hs.

15:47 Hs. 059º 119NM " 046º 106 NM 16:43Hs.

16:02 Hs, 043º 140NM " 073º . 87 NM 16:54 Hs.

17:00 Hs. Vienen 2 MIII hacen patrullas cerca de San Carlos y regresan.

17:20 Hs. Aterrizan 2 Pucará. 1º Ten MAZZOCHI

17:20 Hs. Me hago cargo del turno S/N.
Alf MERCAU C1º EGAÑAS

17:44 Hs. Aterriza GALLO (C-130)

18:00 Hs. Despega GALLO.

18:40 Hs. Secorta radar se hace cargo el radar ECO.Mala información del CIC seguimos operando.

20:14 Hs. Aterriza MARTE (C-130).

21:00 Hs. Despega MARTE.

21:00 Hs. Entrego servicio S/N.

21:00 Hs. Recibimos servicio 1º Ten FABER SM CASSANI.
C-130 desaparece en el 179º 32NM. Helicop. desaparece 272º32NM

21:41 Hs. Aparecen dos ecos en ~~XXXº~~ 101º 23NM y 105º 24NM y otro en 111º 25NM

Aparecen	desaparecen
21:55 Hs. 237º82NM	250º 8NM 22:00Hs
21:56Hs. 277º 19NM	280º 19NM 22:07 Hs.

23:58 Hs. Se inicia cañoneo por uno de los barcos.

Día 28 de Mayo

0100Hs. Entrego turno con la siguiente novedad varios ecos salen del 230º al 270º se estima son señuelos,con 2 helicopteros en el aire y 3 barcos.
1º Ten FABER

01:00 Hs. Me hego cargo durante el cañoneo con una fragata en 180º 8NM
1 187º 8NM 169º 8NM.
Otra 205º 10NM y 170º 10 NM 203º 11 NM
Tercera en 205º 10NM 191º 13NM 175º 13NM
y el helicoptero que se movía de: 164º 7NM 142º 7NM 158º 9NM
116º 6NM 119º 8NM 133º 10 NM.

02:20 Hs. Se deja constancia de la desaparición de los señuelos que salian del sud oeste 4 NM coincidiendo con el cese de las hostilidades.

60

SECRETO

61
01/90

02:36 Hs. Se corta por orden del CIC,

03:30 Hs. Se reanuda la operación sin novedad.

05:00 Hs. Me hago cargo del servicio.

09:00 Hs. Hago entrega del turno. Ten SARAVIA

09:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N 1º Ten MAZZOCHI

09:37 Hs. Salta alta.

11:33 Hs. Estamos en servicio.

12:15 Hs. Nos avisa el CIC que un PUCARA que regresaba de DARWIN esta perdido llamamos pero no responde y no vemos el eco,tiene autonomia hasta las 14:15 Hs (057º 73NM).

13:00 Hs. Entrego con las novedades mencionadas. 1º Ten MAZZOCHI

13:00 Hs. Me hago cargo con las novedades mencionadas. Alf MERCAU C1º EGAÑAS

13:50 Hs. Estamos trabajando con viento de 40 a 50 Kt.

14:17 Hs. Radar fuera de servicio viento fuera de norma 50 Kt.

15:45 Hs. radar en servicio normal.

17:00 Hs. Entrego servicio S/N. Alf MERCAU C1º EGAÑAS

17:00 Hs, Recibimos svc 1º Ten.FABER S.M. CASSANI

18:22 Hs. Desaparece sección HARRIER en Az 070º 101 NM.

18:35 Hs. Aparece TRONCO En Az 178º 22 NM.

18:42 Hs. ARR Tronco S/N.

19:05 Hs. Despega Tronco S/N desaparece en Az 158º 29 NM.

21:00 Hs. Entregamos svc S/N.
1º Ten.FABER

21:00 Hs. Me hago cargo del turno.

21:10 Hs. Llega un C-130 TACO.

21:53 Hs. " " " ACUARIO.

01:00 Hs. Entrego el turno S/N.
Alf.SCACHI

Día 29 de Mayo

01:00 Hs. Me hago cargo del turno.

01:40 Hs. Se le da apoyo para el aterrizaje a un F-28(PRR) de marina. Mantuvo contacto constante con nosotros.

05:00 Hs, Hago entrega del turno.

05:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N 1º Ten.MAZZOCHI C.P. IERA

SECRETO

62
c1/70

06:46 Hs. Cortamos alta por que se espera misil antiradar.

07:59 Hs. Entramos en svc.

08:14 Hs. 094º a 62 NM un HARRIER se pierde en S.Carlos.

08:43 Hs. 091º a 70 NM aparecen dos HARRIER.

08:58 Hs. En 092º 45 NM dos HARRIER.

09:00 Hs. Entrego el turno S/N.
1º Ten.MAZZOCHI.

09:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N Alf.MERCAU C.1º EGAÑAS.

09:14 Hs. Desaparece la 1º sección Az 094º 71 NM.

09:16 Hs. Aparece una sección de HARRIER Az.091º 67nNM.

01:19 Hs. Aparece una sección de HARRIER 094º 65 NM.

09:40 Hs. Desaparece una sección de HARRIER Az 087º 70 NM.

09:42 Hs. Aparece una sección de HARRIER Az 092º 59 NM.

09:52 Hs. Desaparece una sección de HARRIE az 093º 66 NM.

09:56 Hs. Desaparece una sección Az.094: 66 NM.

10:00 Hs, Aparece una sección de Haerrier Az.094º 66 NM.

10:21 Hs. Desaparece una sección de HARRIER Az.091º 66 NM.

10:38 Hs. Desaparece una sección de HARRIER Az 090º 65 NM.

10:57 Hs. El Mono (CIC MLV) le da a Loco (retr) posición de dos escuadrillas de HARRIER Az.015º 15 NM y la posición real es Az 306º 45 NM. O sea que la información que le estan pasando es de 10 a 12' atrasada.

11:09 Hs. Ararece sección de harrer Az 096º 63 NM.

11:21 Hs. Desaparece sección de harrier 080º 63 NM.

11:26 Hs. " " " " 096º 71 NM.

11:39 Hs. " " " " 091º 70 NM.

11:43 Hs. Aparece 1 sección de HARRIER Az 096º 64 NM.

11:51 Hs. " " " " " 090º 24 NM.

12:08 Hs. Desaparece 1 Sección de HARRIER Az.094º 54 NM.

12:10 Hs. Aparece 1 sección de HARRIER Az 100 71 NM.

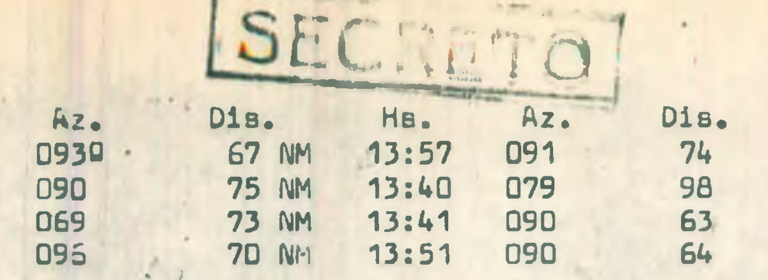
12:23 Hs. Desaparece 1 sección de HARRIER Az 096º 72 NM.

12:37 Hs. aparece una sección HARRIER 080º 55 NM.

12:45 Hs. Aparece 1 sección HARRIER az 093º 67 NM.

13:00 Hs. Entraron 4 secciones de HARRIER.

62



63
21/7C

Az.	Dis.	Hs.	Az.	Dis.
093º	67 NM	13:57	091	74
090	75 NM	13:40	079	98
069	73 NM	13:41	090	63
095	70 NM	13:51	090	64

13:00 Hs. Entrego con las novedades acentadas.
Alf.MERCAU

13:00 Hs. Recibimos avc 1º Ten.FABER S.M.CASSANI.C.RIVERO

	Az.	Dis.	Hs.	Hs.	Az.	Dis.
	087	71	13:52	1458	070	70
	091	60	14:15	15:22	092	76
	077	78	14:16	1534	091	72
(24)	090	72	15:08	16:09	093	78
(25)	094	72	15:47	16:41	092	79
(26)	091	71	16:38	17:23	091	80

L s Pumas regresan sin atacar por haber sido interceptados S/N. Los.Rayos (Pucara) se los vectorea hasta el ARR S/N.

17:00 Hs. Entregamos avc.
1º Ten. FABER.

17:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades consignadas anteriormente

17:23 Hs. Desaparece la tercera sección 091º 80 NM.

17:24 Hs. " el helicóptero 054º 42 NM.

17:24 Aparece un eco (barco) 054º 45 NM.

17:41 Hs. Desaparece un eco (barco) 048º 44 NM .

17:55 Hs. Aparece LUP 181º 24 NM.

18:46 Hs. Emtra MAL (F-28) 171º 20 NM

20:49 Hs. Aparece un eco (barco) 117º 23 NM.

21:00 Hs. Dejo el turno.
Alf.SCACHI.

<u>Día 30 de Mayo</u>

05:05 Hs. Me hago cargo del turno S/N.Alf.MERCAU C.1º EGAÑAS
08
08:30 Hs. Aparece 1 sección Harrier Az 087º Dis.75.NM

08:30 Hs. " 1 " " " 083º 71 NM.

08:55 Hs. Desaparece " " " 080º 81 NM.

09:00 Hs. Entrego el turno.
Alf.MERCAU.

09:00 Hs. Recibo turno.1º Ten.FABER S.M. CASSANI

	Hs.	Az.	Dis.NM	Hs.	Az.	Dis.NM.
1)	08:30	090º	81	09:26	097º	104
2)	09:01	090º	81	09:49	097	45
3)	09:04	090º	84	09:59	082	70

	Hs.	Az.	Dis.NM	Hs.	Az.	Dis.NM
4)	09:10	250	60	09:28	086	88
5)	09:30	085	83	10:30	079	85
6)	09:58	086	85	10:59	079	93
7)	10:31	072	65	11:28	076	65
8)	10:56	080	82	11:54	076	61
9)	11:14	080	78	11:56	077	71
10)	11:23	082	74	12:20	085	80
11)	11:25	075	83	12:24	073	72
12)	11:44	077	81	12:25	090	62
13)	11:45	090	81	12:27	079	74
14)	11:56	073	64	12:35	082	88
15)	12:25	080	48	12:47	074	64
16)	12:29	070	68	13:15	071	66

13:00 Hs. Entregamos svc.
/ 1º Ten.FABER

13:00 Hs. Me hago cargo del turno.

13:05 Hs. Aparece la sección 1 072º 76 NM.

13:50 Hs. " " " 2 066º 61 NM.

13:54 Hs. " " " 3 075º 66 NM.

14:03 Hs. Desaparece la sección 076º 77 NM.

14:25 Hs. " 1 HARRIER de la sección 076º 77 NM.

14:28 Hs. Aparece la sección 4 068º 76 NM.

14:38 Hs. Desaparece el otr HARRIER de la sección 2 077º 64 NM.

14:41 Hs. Aparece la sección 5 111º 63 NM.

14:54 Hs. Desaparecen las secciones 3 y 4 058º 71 NM.

14:55 Hs. Aparece la sección 6 067º 79 NM.

14:59 Hs. Aparece la sección 7 068º 83 NM.

15:15 Hs. Desaparece la sección 5 074º 68 NM

15:45 Hs. Desaparece la sección 6 072º 102 NM.

15:46 Hs. Aparece la sección 8 072º 65 NM.

15:54 Hs. Desaparece la sección 7 072º 76 NM.

16:09 Hs. Aparece la sección 1 069º 67 NM.

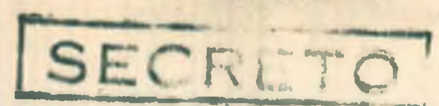
16:27 Hs. Aparece la sección 2 073º 76 NM.

16:49 Hs. Aparece la sección 3 070º 66 NM.

16:58 Hs. Aparece la sección 4 071º 54 NM.

16:58 Hs. Desaparece la sección 9 067º 120 NM.

17:04 Hs. Desaparece la sección 1 063º 74 NM.



65
C1/70

17:04 Hs. Entrego el turno.
Alf.SCACHI.

17:04 Hs. De turno.1º Ten.ROMERO C.1º NIEVAW.

17:40 Hs. Aparece en frecuencia ESCAROLA en 164º 44 NM, ante lo cúal se le informa que tiene un bandido en 024º 95 NM con Rº 250º.Estando el bandido a las 75 NM vira por izquierda.Se mantuvo en constante formación de la posición del enemigo.Los HARRIER siguieron lateral a esta hasta HOWARDY,luego FOX,donde se realizo el circuito 2 veces y volvio.

19:15 Hs. Los HARRIER se pierden en el 071º 131 NM.Durante la tarde se obs ervo movimientos de HARRIER desde el 280º 22 NM entrando hasta el 348º 5 NM.

20:30 Hs. Se detectan tres barcos en las ubicationes.

1 - 118º 24 NM.
2 - 077º 20 NM.
3 - 021º 18 NM.
4 - 105º 72 NM. Muy difusos por momentos.

21:00 Hs. Hago entrega del turno con las novedades ya arriba acentadas,y a la es era de las misiones.

ACUARIO - 23:33 Hs.
PATO - 00:50 Hs.
ARIES - 02:08 Hs.

21:00 Hs. ME hago cargo del turno con las novedades asentadas.

Día 31 de Mayo

04:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedad s anteriormente acentadas Alf.MERCAU. C.1º EGAÑAS.

04:05 Hs. Se detectan dos barcos.

1º) 198º 13 NM.
2º) 080º 20 NM.

04:16 Hs. Aparece un eco en el 094º 105 NM.300 Kt.

04:40 Hs. Se corta alta,el eco 091º 15 NM.

04:43 Hs. Cae una bomba en el aeropuerto.

05:10 Hs, Con alta svc normal.Recibo svc.1º Ten.FABER.

05:12 Hs. Aparece una sección aAHARRIER Az.090º 103 NM.

05:45 Hs. Avian aparecido dos HARRIER.Uno en 090º 103 NM y otro en 010º 32NM. el HARRIER que venia del oeste paso vertical y lanzo dos bombas sobre el aeropuerto,luego salio por el radial 320º con Rº 320º. el que venia por 010 º paso vertical al aeródromo y salio por el radial 090º con Rº 090º.El HARRIER que salio por el Az.320º hizo viraje por izquierda con Rº 180º.A las 11 NM. se nos perdio y a los 2' nos ataca (radar)con dos misiles.
Consecuencias:
Radar F/S bosinas perforadas por escuirlas.
cable de señal seccionado entre cabina técnica y OPS.

65

SECRETO

66
C1/+6

PERSONAL S/N. 1º Ten.FABER. Alf.MERCAU.
C.1º EGAÑAS C.P.ROSSET
C.P. BARRIOS C.1º ULRICH

07:30 Hs. Se comienza a operar en el radar de ejército.1º Ten.FABER S.M. CASSANI.

09:00 Hs. Relevo entra. Alf.SCACHI C.P. QUINTANA.

13:00 Hs. Relevo entra. 1º Ten.ROMERO C.1º NIEVAS.

17:00 Hs. Relevo entra.Ten.SARAVIA C.1º BAIZ.

21:00 Hs. Relevo entra.1º Ten.MAZZOCHI.C.P. SIERRA

Día 1º de Junio

00:00 Hs. Relevo entra.Gente de Ejército.

07:00 Hs. Relevo.Alf.SCACHI C.P. QUINTANA.

09:00 Hs, Relevo.1ºROMERO C.1º NIEVAS.

13:00 Hs. Relevo. Ten.SARAVIA C.1º BAIZ.

17:00 Hs Relevo. 1º Ten MAZZOCI C.P. SIERRA.

21:00 Hs. Radar en svc precario.Pantalla con ángulos defasados,no tiene altura.Tiene solamente video normal procesado.My.SILVA-Alf.MERCAU C.1º EGAÑAS.

23:35 Hs. Comienza cañoneo maritimo

00:10 Hs. Finaliza cañoneo maritimo (16 bombas).

Día 2 de Junio

Un barco ubicado 189º 8 NM.

01:00 Hs. Entrego el turno S/N. Alf.MERCAU

01:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades ya consignadas.

04:00 Hs. Desapar ce el eco (barco) 152º 10 NM.

05:00 Hs. Entrego el turno. Alf.SCACHI.

06:10 Hs. Me hago cargo del turno. 1º Ten.ROMERO C.1º NIEVAS.

07:30 Hs. Comienzan a salir los aviones, apareven en el 072º 81 NM y desaparecen en el 074º 88 NM.(zona flota).
Desaparecen en el 295º 50 NM y 290º 71 NM,aparece un helicóptero en el 295º 50 NM.Se corta por entrar el eco.
1º Ten.ROMERO

19:30 Hs. Radar en servicio pantalla normal altura normal video normal procesado, Alf.MERCAU C.1º EGAÑAS.

20:10 Hs. Aterriza DIMPY (F-28).

20:27 Hs. Despega DIMPY.



21:00 Hs. barcos Az 108º 18 NM.

21:05 Hs. Entrego svc S/N.
Alf.MERCAU.

21:05 Hs. Recibo turno S/N.My.SILVA 1º Ten.FABER.S.M. CASSANI.Con radar en svc con video procesado normal,resto F/S.

23:38 Hs. Desaparece el barco en Az 133º 27 NM.

Día 3 de Junio

00:10 Hs. Aparece eco en Az 015º 17 NM,aparentemente un barco.Se realiza cambio de frecuencia e indicativo.

00:15 Hs. Se escuchan dos cañonazos,aparentemente del nuestro.

00:48 Hs. Desaparece eco en Az 045º 36 NM.

01:00 Hs. Entregamos servicio C/N,no funciona altura
1º Ten.FABER

01:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades asentadas.1º Ten.ROMERO C1ºNIEVAS

01:03 Hs. Helicoptero en 058º 46 NM
Helicoptero en 076º 87 NM

03:00 Hs. Se localiza lo que presumiblemente es la flota.097º 78 NM con un radio de 10 NM.

03:53 Hs. Veo desaparecer la flota,luego de haberse desplazado hacia el sud y haber vuelto al lugar de origen.

05:00 Hs,.Hago entrega sin novedad. 1º Ten ROMERO

05:00 Hs. Me hago cargo del turno con video normal procesado unicamente.

05:15 Hs. Aparece un eco en el 030º 174 NM con 250 Kt durante 5 vueltas de antena.

05:45 Hs. Se detecta un eco entrando con Rº convergente en el 330º 30 NM lo seguimos hasta las 09 NM, y apagamos.

06:50 Hs. Se pone en svc nuevamente. Despues de bombardeo en aeropuerto,se confirma blanco en una bateria con radar.Detectamos incursor saliendo en radial 033º con mismo Rº hasta las 232 NM.

08:00 Hs. Se hace cargo el radar 2do.Ten SARAVIA.

19:30 Hs. Iniciamos svc con video normal procesado.1º Ten FABER S.M.CASSANI Altura en svc.

21:15 Hs. Entregamos svc. 1º Ten.FABER.

21:15 Hs. Recibo el turno S/N.

01:00 Hs. Entrego el turno S/N .Alf.SCACHI.

Día 4 de Junio

01:00 Hs. Me hago cargo del turno.

01:30 Hs. Se plotean dos ecos a 12 y 14 NM cortando radiales en el Sud con velocidad entre 20 y 30 Kts.

02:35 Hs. Del CIC ordena cortar comisión.Helicópteros en zona,posible chequeo

03:00 Hs. Se enciende durante 18 para comprobar los ploteos que se mantienen. Se mantiene un eco,presumible barcoen 125º 21 NM Se hace salir al personal para comprobar si se escucha aviones en vuelo siendo de resultado negativo se mantiene en stand by.

03:10 Hs. Se repite la operación.

03:15 Hs. Comensamos con opración normal.

03:35 Hs. Cortamos nuevamente.

04:20 Hs. Se enciende nuevamente.

05:00 Hs. Hago entrega del turno con las novedades asignadas.Ten.SARAVIA

04:30 Hs. Se queda sin comunicación el CIC y Ploting 15', es un corto de los cables a la salida de la cavina.My.SILVA.

05:00 Hs. Me hago cargo S/n.

08:01 Hs. Entrego a Ejército S/N.
1º Ten.MAZZUCHI

15:35 Hs. En svc.1º Ten.FABER S.M. CASSANI.My.SILVA

15:45 Hs. Se realiza una misión de bombardeo hasta con Piña (M=5),se realiza S/N con regreso.

16:30 Hs. Sin novedad se pierde en el Az.270º 190 NM.

16:45 Hs. Aparece llamando Corneta en frecuencia,información normal y corta como siempre el CIC no sabia quien era,se le sugirio que llamara a CRV y pregunte contestaron que era un EMB en patrullaje y exploración.

17:00 Hs Entrego turno.1º Ten.FABER.

17:00 Hs. Me hago cargo del turno .

18:05 Hs. Entran las dos misiones de MK-62,cumplen con la misión.

18:30 Hs. Bombardean sobre el OM S/N.

19:00 Hs. Desaparecen los MK-62 en la 163 NM S/N.

20:50 Hs. Cortamos entre el ECO hasta 01:00 Hs.
Alf.ESCACHI.

Día 5 de Junio

01:05 Hs. Entramos en svc.1º Ten.MAZZUCHI C.P. SIERRA

05:00 Hs. Entrego S/N
1º Ten. MAZZUCHI

05:05 Hs. Me hago cargo del turno S/N Alf.MERCAU C1º ELAMAS

09:50 Hs. Se avisa que venia POTRO a las 10:15 Hs.Que solo no ivá a ablar por necesidad,y TRUENO con cuatro a las 10:30 Hs.a atacar FITZ ROY, siendo el OM en 269º 15 NM y punto de lanzamiento 232º 17 NM. Se nos avisa que llamemos que se vuelvan. Cabe destacar que siendo las 09:40 se pierde la escuadrilla entrando por el 090º 9 NM y en descenso ante lo cúal cortamos y el CIC cuestiona la actitud,que es corroborada mientras despues una escuadrilla que pasa por detras del radar (Sur) a 300 Mts en vuelo rasante,tira una bomba al tanque de agua que yerra y cañonea.

1º Ten.ROMERO

14:20 Hs. Se pone en servicio por falla en radar ECO.

14:45 Hs. Se escucha ablar en Ingles por frecuencia principal.

16:00 Hs. Se comienza a plotear 2 secciones enemigas que operan desde el Oeste. No se los vio entrar se le informa al CIC de la situación estimando que los despegues hacen de la zona de San Carlos o DARWIN la 1º sección se perdio en el 087º 105 NM.La 2º sección se la vio saliendo del oeste solamente en 280º 46 NM.vuelve a aparecer en 180º 45 NM loppierdo en 078º 107 NM.

17:00 Hs. Hago entrega del turno.

Ten SARAVIA.

17:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N

17:41 Hs. 062º 137 NM aparece unARRIER 1848 Hs 057º 105 Desaparece

18:41 Hs. 060º 108 Nm 1 HARRIER 075º 103 NM 19:46 Hs. desaparece.

19:41 Hs. 060º 86 NM 1 HARRIER 054 83 NM 20:36 Hs.Desaparece.

21:05 Hs. 049º a 85 NM 1 HARRIER 087º a 108 NM a las 22:11 Hs. desaparece.

21:05 Hs. Entrego S/N

1º Ten. MAZZOCHI

21:05 Hs. Me hago cargo del turno S/N. Alf.MERCAU C.1º ECHAS

22:11 Hs. Desaparece HARRIER Az. 087º 108 NM.

22:38 Hs. Comienza cañoneo naval.

22:45 Hs. Finaliza cañoneo naval.

23:56 Hs. Se reanuda el cañoneo naval.

Día 8 de Junio

00:05 Hs. Proceso a cambiar la frecuencia y los indicativos.

00:57 Hs. Se hace cargo radar ECO.

01:23 Hs. Radar en servicio.Vcom. ARANDA pidió que prendieramos pues el ECO no veia al barco y nosotros sí.Finaliza el cañoneo naval.

01:30 Hs. Entrego servicio S/N

Alf. MERCAU

01:30 Hs. Me hago cargo del turno.
Un barco en 178º 18 NM . El otro apareció en el 209º 7 NM.

02:00 Hs. Cortamos,entra el ECO hasta las 05:30 Hs. .

Alf. [illegible]

SECRETO

05:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N. 1ºTen.ROMERO C.1ºNIEVAS
Se observa aparecer un avión que patrullaba saliendo del 056º 106 NM

09:02 Hs. Aparece una escuadrilla que desapareció en el 096º 145 NM

09:05 Hs. Se corta porque entra el ECO.
1ºTen.ROMERO

12:30 Hs. En servicio normalmente. C.P. ROSSET 1ºTen.FABER

12:30 Hs. Aparece sección en Az 076º 101 NM

12:40 Hs. Aparece sección en Az 079º 109 NM

H	A	D	H	A	D
12:30 Hs	076º	101 NM	13:21 Hs,	088º	144 NM
12:40 Hs	079º	109 NM		090º	115 NM

13:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N. 1ºTen.MAZZOCHI C.P.SIERRA

13:14 Hs. En 085º 113 NM 1 Secc. 079º a 110 NM : 14:10 Hs.

13:40 Hs. En 088º 123 NM 1 Secc. 089º a 114 NM : 14:47 Hs.

14:10 Hs. En 079º 120 NM 1 Secc. 091º a 112 NM : 15:05 Hs.

14:19 Hs. En 082º 113 NM 1 Secc. 083º a 140 NM : 15:24 Hs.

14:43 Hs. En 078º 119 NM 087º a 142 NM : 15:44 Hs.

15:05 Hs. En 082º 111 NM 087º a 118 NM : 16:03 Hs.

15:07 Hs. En 082º 136 NM 087º a 115 NM : 16:00 Hs.

15:14 Hs. En 078º 136 NM 082º a 137 NM : 16:25 Hs.

15:44 Hs. En 085º 142 NM 2 ecos ?

15:59 Hs. En 082º 135 NM 2 ecos ?

16:15 Hs. En 081? 132 NM 2 ecos 077º a 158 NM : 17:30 Hs.

16:38 Hs. En 074º 140 NM 0 9º a 141 NM : 17:39 Hs.

16:45 Hs. Aparecen cuatro M III, para hacer distracción, los siguen dos HARRIER y luego se van los M III .
A las 14:10 atacan cuatro A4 a un barco que está a las 13 NM y hacen impacto y regresan todos. No toman contacto con nosotros.
1ºTen.MAZZOCHI

17:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N. Alf.MERLRO C.1º EGAÑA
Presentes: Vcom. ARANDA My.SILVA S.Aux.ALONSO

17:12 Hs. Aparecen 1 Secc. de HARRIER A4 085º 134NM

17:30 Hs. Se retiran Vcom. ARANDA y el My.SILVA

18:15 Hs. Desaparece la secc. HARRIER A7 078º 179 NM

18:40 Hs. Aterriza G.O.M. F-28

1?:05 Hs. Despega G.O.M.

19:15 Hs. Aterriza P.ER.

19:23 Hs. Aparece 1 ECO Az 057º 43 NM

19:35 Hs. Despega P.ER.

20:55 Hs. Situación=BARCO Az 216º 5 NM
Helicoptero Az 257º 6 NM

21:20 Hs. Hago entrega del turno S/N.
Alf.MERCAU

21:20 Hs. Recibimos turno. 1ºTen.FABER S.M.CASSANI

22:20 Hs. Aparece eco Az 220º 17 NM,aparentemente un barco.

Día 9 de Junio

00:05 Hs. Comienza el barco el cañoneo en zona de SUPPER HILL.

00:25 Hs. Se corta por orden CIC.,por ser el cañoneo muy cerca.

00:40 Hs. En servicio normalmente.
Se observa que el barco se aleja rapidamente y salen tres helicopteros de esa zona alejandose,esto ocurrió despues del disparo del cañon 105 nuestro.

00:53 Hs. Desaparece barco Az 218º 18 NM.

01:05 Hs. Se corta,se hace cargo el ECO.
1ºTen.FABER

05:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.

05:20 Hs. Se corta por falla técnica.

05:55 Hs. Se vuelve a poner en servicio.

06:05 Hs. Sale una misión con dos CHINOOK siguiente navegación:Punto 1 180º 78 NM. Punto 2:223º 159 NM 229º 265 NM

08:05 Hs. 1º Secc. enemiga avistada en 090º a 120 NM

09:00 Hs. Hago entrega del turno.
Ten.SARAVIA

13:40 Hs. Me hago cargo del turno S/N. Alf.MERCAU C.1ºEGANAS
Presente S.Aux.ALONSO

Situación:1 Secc. HARRIER Az 204º30 NM.
1 " " " 206º 44 NM.

14:05 Hs. Desaparece 1 sección HARRIER Az Az.080º 127 NM.
Alf. MERCAU

16:30 hs. Recibimos turno.1º Ten FABER S.M. CASSANI

17;17 Hs. Aparece una sección en Az.274º 53 NM.

17:55 Hs. Desaparece sección que habia aparecido en el 274º 53 NM en Az 290º 135 NM.

18:48 Hs. Aparece MAL en Az.162º 32 NM ARR S/N 19:04 Hs.

72
C1/70

19:15 Hs. Aparece GOM. enAz 167º 26 NM ARR S/N 1929.

19:26 Hs. Dep. MAL S/N se pierde en Az 169º 29 NM

19:45 Hs. Dep. GOM S/N se pierde en Az 178º 26 NM

MOVIMIENTO DE HARRIER

	Hh.	Az.	Dis.NM	Hs.	Az.	Dis.
	14:09	080º	123	15:39	081º	134
	14:20	083º	117	15:39	082º	117
	15:01	079º	104	16:02	084º	132
	15:10	082º	118	16:29	088º	102
	15:30	082º	106	16:41	094º	108
	15:52	088º	95	16:46	091º	113
				17:22	090º	97
	16:34	085º	113	17:27	085º	123
San Carlos	17:17	274º.	51	1757	090º	155

20:52 Hs. Aparece eco Az.210 25 NM Velóc.21 Ft Rº 092.

21:00 Hs. Entregamos turno.
1º Ten.FABER

21:00 Hs. Me hago cargo del turno.eco en el 178º 24 NM.

22:30 Hs. Aparece un eco en el 202º 16 NM.

22:35 Hs. " " " " " 156º 54 NM.

01:10 Hs. Cortamos hasta las 05:00 Hs.

01:55 Hs. Me hago cargo del turno por requerimiento del reglage de tiro contra un barco en 215º 8 NM.

02:40 Hs. Pasamos a stand by.
Ten SARAVIA

05:30 Hs. Me hago cargo S/N 1º Ten. MAZZUCHI L.F. SIERRA.

07:59 Hs. En 084º a 115 NM dos HARRIER 084 a 110 NM 08:57 Hs.

08:09 Hs, 08[illegible] 12[illegible] NM .

08:20 Hs, 091º 115 NM.

08:34 Hs. 088º 111 NM.

08:42 Hs. 085º 12[illegible] [illegible].

09:00 Hs. 092º [illegible] NM.

09:05 Hs. 088º 120 NM. Entrego S/N.

0[illegible]:10 Hs. Me hago cargo del turno S/N. Alf.MERLAU [illegible].1º E[illegible]S.S.Aux.[illegible]
situación dos secciónes saliendo (4 aviones)
una sección entrando (2 aviones)
una sección Az.248 27 NM.
dos secciónes perdidas (San Carlos Darwin)

Día 1[illegible] de Junio

SECRETO

05:40 Hs. Se hace presente el My.SILVA

06:05 Hs. Aparece un eco (1) Az 139º 53 NM
06:11 Hs. Aparece un eco (2) Az 235º 18 NM

06:51 Hs. Desaparece el eco (1) Az 088º 55 NM

06:54 Hs. Desaparece el eco (2) Az 111º 22 NM

08:14 Hs. Aparece un eco Az 070º 76 NM

08:15 Hs. Se corta radar.Se hace cargo ECO.
Alf.MERCAU

12:40 Hs. Em servicio normal,demorando por cambio de aceite en generadores.
1º Ten.FABER S.M.CASSANI

12:45 Hs. Salta alta.

12:49 Hs. En servicio normal.Dos secciones de HARRIER en el aire.

13:00 Hs. Entrego servicio.
1º Ten.FABER

13:00 Hs. Me hago cargo del turno.

13:20 Hs. Salta alta.
13:30 Hs. Entramos en servicio.

14:00 Hs. Aparecen dos secciones: 071º 63 NM

14:05 Hs. Aparece una sección: 265º 40 NM

14:20 Hs. Salta alta.

14:30 Hs. Desaparecen dos secciones 076/70NM.

15:32 Hs. Eco (helicóptero), 082/80NM.

17:00 Hs. Entrego el turno.
Alf. SCACHI

17:00 Hs. Me hago cargo del turno con dos escuadrillas en pantalla.
1º Ten.ROMERO C1º NIEVAS

17:20 Hs. Desaparecen las escuadrillas H(19)068º 150 NM
H(10)062º 120 NM

17:40 Hs. Se detecta movimiento de helicópteros,273º 17 NM 276º 12 NM que desaparece en 319º 15 NM.

18:07 Hs. Aparece el eco del C-130 MARTE,que es guiado hasta cabecera.

18:15 Hs. Confirma ARR.

18:20 Hs. Aparece helicíptero uno en el 011º 36 NM Fl.25 otro que se desplaza hasta quedar en el 064º 23 NM Fl 080.

18:28 Hs. Aparece un tercer helicóptero en el 221º 25 NM Fl 050.

18:45 Hs. Despega MARTE hacia el Sud solo se le ordena pegarce y se le informa que los HARRIER permanecen tranquilos.

18:52 Hs. Se pierde MARTE S/N.

SECRETO

74
01/72

20:10 Hs. Aparece ARIES por el [illegible].

20:[illegible] Hs. ARR ARIES S/N.

20:35 Hs. Despega ARIES S/N.

21:4[illegible] Hs. Desaparece en [illegible] 342º [illegible] NM Fl.30 S/N.

21:[illegible] Hs. Se corta alta por entrar [illegible] eco.

1º Ten.ROMERO

Día 6 de Junio

01:00 Hs. Se hace cargo del [illegible] S/N.Alf.MERCAU C.1º EGA[illegible]S

01:[illegible] Hs. Hay dos ecos uno Az [illegible] NM(barco) y el otro Az 247º 33 NM, presumiblemente helicóptero.

01:[illegible] Hs. Aparece un eco Az 25[illegible] 15 NM.

02:0[illegible] Hs. Cortamos alta porque un helicóptero viene entrando Az 23º 7 NM.

02:0[illegible] Hs. Radar en servicio normal.

0[illegible] Hs. [illegible] un eco [illegible] Az.097º 93 NM.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

0[illegible] Hs. [illegible] ecos.

Az.	Dis.
[illegible]	[illegible] NM.
[illegible] 215º	[illegible] NM.

[illegible] Hs. [illegible] alta por helicóptero ingresando por [illegible].

[illegible] Hs. Aparece un eco [illegible] 108 NM.

[illegible] Hs. [illegible] el eco [illegible] Az.05[illegible] 102 NM.

[illegible] Rº 290º Fl.110.

[illegible] Hs. [illegible] CASSANI.

0[illegible] Hs. [illegible] cargo del turno.

[illegible] Hs. [illegible] 120 NM Rº 290º.

[illegible] Az [illegible]277º 1[illegible]4 NM.

[illegible] Hs. [illegible] hasta 13:00 Hs.

Alf.ESCACHI

1[illegible]:2[illegible] Hs. Se pone en servicio el radar.1º Ten.ROMERO C.1º [illegible].

[illegible] un helicóptero a 21 NM.

1[illegible]:4[illegible] Hs. [illegible] por viento fuera de norma y se queda con el [illegible] que [illegible] se va a poner en funcionamiento cuando esté [illegible] al rededor de 30 Kt,ya que no es aconsejable ponerlo en [illegible]

cada 10' ya que resentiria el equipo.

17:00 Hs. Me hago cargo del turno con radar apagado por viento fuera de norma 50 Kt, aproximadamente.
Nos mantenemos en cabina para prender en cuanto baje.

18:30 Hs. Recomienza la operación.

21:05 Hs. Termima la operació n hasta las 05:00 Hs.

05:20 Hs. Aparece un avión 097º58 NM.

06:00 Hs. Aparece un avión 103º 75 NM.

06:10 Hs. Se pierde el 1º avión 094º 72 NM.

06:59 Hs. Desaparece el 2º avión 089º 66 NM.

07:09 Hs. Un barco en el 218º 10 NM.

07:28 Hs. Desaparece el barco.232º 10 NM.

07:49 Hs. Aparece una sección 096º 146 NM.

Día 7 de Junio

08:14 Hs. Desaparece una sección 098º 148 NM.

09:00 Hs. Entrego el turno. Alf.SCACHI

09:00 Hs. Misiliado un NARDO vuelve uno solo.
Me hago cargo del turno 1º Ten.ROMERO C.1º NIEVAS

09:03 Hs. Aparecen dos ecos que de acuerdo a las informaciones del CIC uno es PILA y el otro NARDO.

09:05 Hs. Se pone en contacto NARDO a lo que se le respo de fuerte y claro luego de varios intentos, requiere instrucciones.
Cabe destacar que el CIC habia dado la orden que solo avisarles fuerte y claro, que esta instrucción se la havian dado al turno anterior, al hacernos cargo consultamos lo que nos ratifica la instrucción.
Ante requerimiento dado de instrucción y que son recalcadas al CIC el suscripto le ordena mantenga.400 Fl, luego al CIC.Me comunica que le de 090º de Rº consulta los Pexque estan 093º 120 NM.
Por cuanto las demora de las instrucciones, nos pide autenticación MAY y se le contesta OSCAR, a lo cual confirma la instrución.
Apocos segundos el NARDO ordena viraje por izquierda durente el cual el 2 le avise del misil, entonces el 1 me comunica que es una nuve que se vio en el terreno y le dice al 2 que se quede tranquilo luego de eso se escucha un grito que dice "ME DIERON", NO PUEDO..."
A eso, siempre con el VHF abierto siguen sonidos guturales, que aparentemente quieren darnos alguna información y un grito un poco lejano que dice "LEVANTA, LEVANTA...".
Luego de esto se observa en la pantalla como tres ecos, de los cuales sale uno a las 170 NM, y el otro queda en el lugar, que puede ser un helicóptero que activo el misil o el mismo avión avión averiado que iva cayendo.
Luego de esto no se escucha más enlace ni en VHF ni HF. El avión avatido fué en el 288º entre 75 y 80 NM.

SECRETO

76
61/70

09:10 Hs. Barcos con dos helicópteros Az 147º 20 NM.

09:20 Hs. Se corta radar se hace cargo radar ECO.

10:10 Hs. En servicio, situación dos secciones entrando.
una saliendo.
una sección Az.206º 87 NM.
dos " perdidas.

10:20 Hs. Desaparece sección 083º 115 NM.

10:38 Hs. Desaparece sección 100º 123 NM.

10:52 Hs. Desaparece sección 082º 113 NM.

11:13 Hs. Aparece sección 090º 121 NM.

11:30 Hs. Desaparece una sección Az.097º 117 NM.

11:40 Hs. Desaparece una sección(un avión) Az 088º 118 NM.

12:14 Hs. Aparece una sección (cuatro)Aviones) Az 094º 125 NM.

13:02 Hs. Desaparece una sección Az.094º 118 NM.

13:03 Hs. Dejo el turno S/N alf.MERCAU.

13:0[illegible] Hs. Recibo turno S/N.1º Ten.FABER C.1º BAIZ Presente [illegible]

Hs.	Az.	Dis.NM	Hs.	Az.	Dis. NM.
[illegible]:40	099º	108	15:24	094º	10[illegible]
[illegible]:41	09[illegible]º	130	15:30	093º	12[illegible]
[illegible]:46	089º	113	15:36	089º	[illegible]
[illegible]	09[illegible]º	120	15:40	091º	12[illegible]
[illegible]:08	[illegible]1º	119	16:06	092º	11[illegible]
[illegible]:25	082º	106	16:20	091º	85
15:46	090º	120	16:50	083º	102
[illegible]	091º	110	16:54	093º	1[illegible]5
16:[illegible]	091º	110	16:43	085º	106
16:2[illegible]	082º	104	17:30	091º	125

14:1[illegible] Hs. Aparecen CONDOR en Az.270º 140 NM, se los hace orvitar hasta 115 NM. una sección HARRIER pero sin problemas.

14:35 Hs. Aparece DAGA en Az 265º 138 NM para sombrilla se estimaba un ataque de tres VULCAN.

14:40 Hs. Se van los CONDOR s/n.

[illegible] Hs. Se van los DAGA s/n. se hace cargo C.1º NIEVAS

[illegible] Hs. Sección de HARRIER desaparece en San Carlos sin volver a aparecer.

17:00 Hs. Entrego turno 1º Ten.FABER C.1º NIEVAS.

17:00 Hs. Me hago cargo del turno con las novedades consignadas en [illegible]

17:10 Hs. Aparece una sección de tres en el 082º 109 NM

17:15 Hs. Aparece una sección cuatro en el 296º 46 NM.

18:00 Hs. Desaparece la sección cuatro un eco 0[illegible]5º 131 NM el otro [illegible] 091º 125 NM.

SECRETO

19:07 Hs. Salida alta.

19:55 Hs. Se pone en funcionamiento el rader.

20:15 Hs. Aparecen 4 ecos.

1) 139º - 13 NM Rº 080º
2) 155º - 11 NM Rº 080º
3) 167º - 16 NM Rº 080º
4) 147º - 14 NM Rº 080º

21:00 Hs. Entrego el turno.Alf.ESCACHI

21:00 Hs. Me hago cargo del turno.1º Ten.ROMERO C.1º NIEVAS
Hay tres ecos que se mantienen(ploting).

1) 154º - 22 NM
2) 192º - 12 NM
3) 106º - 7 NM

21:15 Hs. Se nos comunica que a las 00:03 Hs.Arrivaria unC-130.

21:25 Hs. Vcom.ARANDA comunica que dos misiones que son MK-62 vienen del norte hasta el punto INICIAL en el 014º 10 NM,tomaran F1.020 BRAVO 1 por 235º al OM 275º 10 NM
BRAVO 2 Por 231º al OM 267º 10 NM
Luego virage por izquierda al norte nuestro para tomar 185º.

22:50 Hs. Se informa que no viene el C-130.

23:00 Hs. Se suspenden las misiones y el Trueno se vuelve luego del HF.

23:20 Hs. LEON BRAVO 2,aparece en el 020º 31NM. Sale en pantalla y se les ordena regreso a casa,luego de virar bajan y vuelven a llamar a las 100 NM en 310º.

00:30 Hs. Comienza cañoneo desde la zona Noreste a traves de la bahia Norte a las primeras lineas.

Día 11 de Junio

01:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.1º Ten.MAZZOCHI C.P.SIERRA.

01:50 Hs. Termina el cañoneo naval.

05:00 Hs. Entrego el turno S/N.

05:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.Alf.MERCAU C.1º EGAÑAS presentes C.P. BARRIOS C.P.ROSSET.

07:52 Hs. Aparece una sección Az 088º 117 NM.

08:05 Hs. Aparece una sección Az.088º 119 NM.

08:19 Hs. Aparece una sección Az.092º 92 NM.

08:22 Hs. Aparece una sección 092º 111 NM

08:35 Hs. Se corta rader.Ataque al aeropurto y al pueblo.

08:50 Hs. Rader en servicio .

08:59 Hs. Aparece una sección Az 087º 108 NM.

SECRETO

09:03 Hs. Desaparece una sección.

09:04 Hs. Entrega svc S/N.Alf.MERCAU

09:04 Hs. Recibo turno.1º Ten. FABER C.1º BAIZ.

APARECEN

		Hs.	Az.	Dis.NM
S.C.	(9)	9:43	2-6º	44
	(8)	9:37	0 1º	107
	(10)	C:07	0-8º	114
	(1)	C:38	0-6º	116
S.C.	(2)	1:01	2-3º	54
	(3)	1:16	0-8º	103
	(4)	1:36	0-4º	122
	(5)	1:46	0-8º	103
DARWIN	(6)	1:59	2-5º	53

DESAPARECEN

	Hs.	Az.	Dis.NM
S.C.	09:20	281º	59
S.C.	09:21	285º	26.
	09:25	087º	131
	09:26	091º	127
(flota)	10:40	084º	119
ARR S.C.	10:03	260º	55
(flota)	11:12	082º	115
(flota)	11:47	080º	116
(")	11:50	086º	102

12:05 Hs. Se corta,se hace cargo radar eco. 1º Ten FABER

17:00 Hs. Entre ... r svc radar con el turno 1º Ten.ROMERO C.1º NIEVAS
Se observa movimiento de helicópteros saliendo del 277º 12 NM, hacia el noreste.

18:0? Hs. Entra ... r C-130 (PIEDRA - S/N y guiado por nosotros).

18:2? Hs. Sale PIEDRA,se pierde en 143º 25 NM.

1?:12 Hs. PIM entra en comunicacion.

1?:2? Hs. Despega por 08? previo a hacer prueva de equipo se va recibiendo nuestra información,pero en silencio total fue tebido en el despegue 279º 2 NM.

19:40 Hs. Se observan del noreste una escuadrilla luego se ven 5 ecos fuertes muy posibles barcos:

052º 17 NM
052º 15 NM
059º 12 NM
057º 9 NM

De los cuales salieron al rededor de 7 helicópteros,entrando uno hasta 047º 5 NM.Los aviones entraron hasta el 046º 6 NM y se perdieron en el 132º 15 NM.
My.MALLARA pide su servicio a las 24:00 Hs. por operaciones.La frecuencias se cambian a las 02:30 Hs.
1º Ten ROMERO

22:50 Hs. Me hago cargo del turno.

Día 12 de Junio

03:00 Hs. Me hago cargo del turno S/N.Alf.MERCAU C.1º EGANAS presente S.Aux.PALMA.

03:45 Hs. Se corta radar por orden del CIC pues nos avisa que escucha ruidos de reactores nos avisa el Ploting que ese ruido que escucha el CIC es un misil EXOCET.

03:50 Hs. Radar en svc.

06:40 Hs. Se corta radar po que se nos perdio un helicóptero en Az 198º 4 NM

04:55 Hs. En servicio aparece un eco en Az.092 117 NM.

05:00 Hs. Entrego svc. S/N.Alf.MERCAU.

05:00 Hs, Recibimos svc S/N. 1º Ten.FABER C.P.SIRRRA.

	Hs.	Az.	Dis.NM		Hs.	Az.	Dis.NM
	04:55	092º	117		05:50	093º	116
	05:27	054º	61	VULCAN	06:17	035º	235
	05:57	094º	114		06:51	086º	108
	06:54	092º	109		07:50	090º	101
(5)	07:54.	090º	105		08:57	077º	121
(6)	08:00	088º	109		09:05	085º	136
(7)	08:41	080º	112º		09:35	079º	129

Se recibe sugerencia de construir reflectores tipo espejo para radar.

(9)	08:52	078º	119	09:00

09:00 Hs. Entregamos svc.1º Ten FABER.

09:00 Hs. Me hago cargo del turno con las siguientes novedades:secciones 6,8 y 9 en vuelo.

09:10 Hs. Aparece la sección 10 066º 94 NM.

09:40 Hs. Aparece la sección 1 085º 114 NM.

10:26 Hs. Desaparece la sección 10 080 100 NM.

10:30 Hs. [illegible] alta.

11:[illegible] Hs. Se pone en svc.

13:[illegible] Hs. Entrego svc. Alf. [illegible]ACHI

13:00 Hs. Me hago cargo del turno 1º Ten.ROMERO C.1º [illegible]
Aparecen aviones en San Carlos en el 274º 43 NM.
Desaparecen en el 097º 17 NM. y 263º 16 NM, estos ultimos helicópteros.

14:30 Hs. Se esperaba una misión propia pero sin comunicación con nosotros

16:[illegible] Hs. Se le comunica al CIC que con binoculares se esta observando movimientos de helicópteros en el aproximado 285º al borde del cerro

16:30 Hs. Se nos comunica que volvieron S/N los POA 2 y nos entregan el [illegible] 7.

17:00 Hs. Entrega S/N 1º Tem.ROMERO.

17:00 Hs. Me hago cargo del turno.

17:25 Hs. Entra un C- 130 "LANZA"sin directivas del CIC [illegible] mantiene frecuencia con nosotros para indicaciones de [illegible].
ARR S/N.

SECRETO.

80
G1/7C

20:10 Hs. Sale el LANZA perseguido por Un HARRIER, se le da radial de salida por el sur el bandido es detectado en 090º 130 NM.El LANZA se pierde en el 120º 30 NM con el bandido en 085º 55 NM con Rº 270º. Aparentemente LANZA no fue detectado por radar. Se nos informa de un misión de CAMBERRA ROMA C/2 para que le pasemos la PAC,no contestan en frecuencia ya habia sido sobrepasada la estima sobre OM 20:05 Hs en 298º a 55 NM.La PAC es un solo avión corta radiales hasta el 340º 30NM de esta,viró por izquierda y se monto en el 346º. Hacia nosotros,cortamos a 10 NM prendemos a los 5' y lo tenemos en 325º 32 NM.Coloca viraje por derecha y se mosta en radial 330º cortamos a 12 NM.Prendemos a los 5',lo encontramos en 330º 30NM, vira por derecha y se monta en el 350º directo a nosotros,cortamos a 14 NM prendemos despues de 5',nos avisan que tiro bombas en el aeropuerto,Lo encontramos en el 085º 35 NM con Rº 090º sin duda alguna nos la queria dar a nosotros pero lo jodimos.Desaparecio em 082º130 NM.

21:30 Hs. Hago entrega del turno con las novedades acentadas.Ten.SARAVIA.

Día 13 de Junio

09:30 Hs. Me hago cargo del turno S/N 1º Ten.MAZZOCHI C.F.SIERRA.

11:54 Hs. 097º 129 NM un HARRIER,desaparece 097º 112 NM. 12:55 Hs.

11:55 Hs. Comienza el cañoneo navaldesde 027º 7 NM.

11:59 Hs. 296º 26 nm helicópteros.

12:05 Hs. 300º 30 NM.helicópteros.

12:36 Hs. 291º 20 NM,aparentemente HARRIER se ve debil el eco.

Día 14 de Junio

00:20 Hs. Bombardean los CAMBERRA por el cerro KENT.

Se suspende el libro para ser enviado al continente.

1º Ten.MAZZOCHI.

C1/7D

1° DE ABR A
18 JUN 1982

Día 1º de abril

22:00 Hs. Despegue de Palomar.

Día 2 de Abril

01:00 Hs. Aterriza en Comodoro Rivadavia

14:10 Hs. Despegue de Comodoro Rivadavia

16:30 Hs. Se recorre terreno para realizar relevamiento del mismo. Se inicia la descarga del material del C-130 TC 64.

17;00 Hs. Se llega al sitio de emplazamiento de radar y se comienza con el armado de la Antena.

19:00 Hs. Se termina con el armado de la Antena. Se suspende la actividad radar hasta la llegada del resto del material.

Día 3 de Abril

07:30 Hs. Comienza el armado del bunquer.

10:30 Hs. Llega el C-130 TC 63 con los grupos generadores.

14:40 Hs. Llega el C-130 TC 64 con las cabinas Técnicas y Operativas.

15:00 Hs. Comienza el armado de las cabinas Técnicas y Operativas.

19:00 Hs. Se suspende la actividad radar por inclemencias del tiempo (ll

Día 4 de Abril

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

08:15 Hs. Grupos electrogenos en servicio.

08:15 Hs. Comienza la instalación de las redes y antenas de comunicaciones.

10:00 Hs. Se efectua requerimiento de gas SFG por falta del mismo.

11:00 Hs. Radar listo para operar pero queda fuera de servicio por falta de gas.

19:00 Hs. Se suspende la actividad radar hasta la llegada del gas SFG.

Día 5 de Abril

07:30 Hs. Comienza la activida radar.

10:30 Hs. Llega el C-130 con el gas SFG .

13:00 Hs. Radar en servicio .

07:00 Hs. Comienza la actividad radar.

10:00 Hs. Sale una comición a la ciudad para realizar relevamiento de radar para un posible traslado.

13:00 Hs. Regresa la comisión S/N.

19:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 10 de Abril

SECRETO

C1/7D

13:00 Hs. No se opera hasta las 18:00 Hs a requerimiento de operaciones hasta tanto se coordinen últimos detalles.

19:00 Hs. Se suspende la actividad radar hasta (la llegada) las 08:00 Hs

Día 6 de Abril

08:00 Hs. Se inicia la actividad radar y la operacion radar . Material y personal S/N.

16:35 Hs. Se baja la antena por viento fuera de norma. Ráfagas de 45 a 50 Kts.

19:00 Hs. Se suspende la actividad radar .

Día 7 de Abril

07:00 Hs. Comienza la actividad Radar.

08:30 Hs. Comienza la operación radar.

09:50 Hs. Se baja la antena por viento fuera de norma. 50 Kts .

10:00 Hs. Se traslada el bunker y la carpa comedor.

11:00 Hs. Se suspende la actividad por las inclemencias del tiempo. vientos de 60 Kts.

Día 8 de Abril

08:00 Hs. Comienza la actividad y la operación radar.

10:20 Hs. Se corta giro de antena por viento fuera norma.

16:00 Hs. Se inicia la actividad y la operación radar.

18:15 Hs. Salta alta. Se trabaja con IFF solamente.

18:31 Hs. Radar fuera de servicio por saltar una fase de un generador.

19:26 Hs. Radar en servicio.

20:00 Hs. Se suspende la actividad radar, no así la operación radar.

Día 9 de Abril

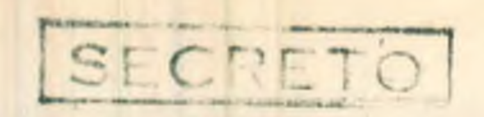
07:00 Hs. Comienza la actividad radar.

10:00 Hs. Sale una comición a la ciudad para realizar relevamiento de radar para un posible traslado.

13:00 Hs. Regresa la comisión S/N.

19:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 10 de Abril



C1/71

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

11:45 Hs. Radar fuera de servicio por cuerdas sueltas en antena .

11:55 Hs. Radar en servicio.

16:20 Hs. Radar F/S por viento Fuera de norma 40 Kts.

16:45 Hs. Radar E/S.

20:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 11 de Abril

07:30 Hs. Comienza la actividad radar .

10:30 Hs. Sale una comisión Hacia la ciudad.para realizar relevamiento de radar y buscar vivienda para alojamiento del personal.

13:30 Hs. Regresa la comisión S/N.

19:30 Hs. Se suspende la actividad radar .

Día 12 de Abril

07:00 Hs. Comienza la actividad Radar.

09:00 Hs. Se suspende la operación radar por traslado del mismo y del personal a una nueva ubicación.

09:30 Hs. Se comienza con el plegado de antena,desarmado de las conexiones en las cabinas operativas y técnicas y con el desarmado de la carpa comedor.

15:00 Hs. La columna de vehículos queda lista para partir.

20:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 13 de Abril

07:00 Hs. Comienza la actividad radar.

09:30 Hs. Se pone en marcha la columna hacia la ciudad.

10:30 Hs. Llegamos al lugar de emplazamiento del radar.

11:00 Hs. Se comienza con el armado de la antena,sin desplegarlas.Se conectan las cabinas Operativa y Técnica. Se prepara el alojamiento.

20:30 Hs. Se suspende la actividad Radar.

SECRETO

c1/7D

Día 14 de Abril

07:00 Hs. Comienza la actividad Radar.

09:45 Hs. Se reinicia la operación radar.en el nuevo emplazamiento, segun orden superior.

11:00 Hs. Radar fuera de servicio por viento fuera de norma.50 Kts.

20:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 15 de Abril

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

11:10 Hs. Comienza la operación radar.

11:15 Hs. Radar F/S por viento fuera de norma.

12:50 Hs. Se reinicia la operación radar.

2[illegible]:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 16 de Abril

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

NOTA. El día 15 de Abril 17:00 Hs llega el SP Taborda,C1º Romero,C.Herrera C.Rivero y 12 soldados.

12:00 Hs. Radar S/N.

20:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

22:10 Hs. Radar F/S por transformador de pulso.

23:19 Hs. Radar en servicio normal.

Día 17 de Abril

08:00 HS. Comienza la actividad radar .

09:00 Hs. Se termina con el camuflage de la cabina operativa, los tanques de combustibles y los grupos electrógenos.

20:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

22:30 Hs. Llega el C.Lezcano con un UNIMOG de repuesto y el equipamiento de micronda.

Día 18 de Abril

08:30 Hs. Comienza la actividad radar.

15:20 Hs. Radar F/S por viento fuera de norma.40 Kts.Se aprovecha para cambiar PFN (Red transformadora de pulso)

21:00 Hs. Se suspende la actividad del radar.

Día 19 de Abril

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

09:00 Hs. Se termina con la tarea comenzada el día 17 de abril a las 09:00 Hs.

20:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 20 de Abril

07:00 Hs. Cominza la actividad radar.

11:55 Hs. Radar fuera de servicio. Viento fuera de norma (44 kts.) Se hace escucha en VHF.

18:08 Hs. Radar en servicio normal.

19:45 Hs. Radar fuera de servicio por viento fuera de norma.

21:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 21 de Abril

06:20 Hs. Radar en servicio normal.

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

NOTA: El día 20 de abril a las 23:00 hs. llega el 1ºTeniente Mazzochi y el C1º Egañas.

18:03 Hs. Radar fuera de servicio, salta alta.

18:09 Hs. Radar en servicio normal.

22:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 22 de Abril

06:00 Hs. Radar fuera de servicio por viento fuera de norma.

07:55 Hs. Radar en servicio normal.

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

08:03 Hs. Radar fuera de servicio por viento fuera de norma.

10:10 Hs. Radar en servicio normal.

19:00 Hs. El C. Lescano Victor, es atropellado por un Unimog de Ejército que se da a la fuga.

21:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

SECRETO. C1/78

Día 23 de Abril

08:00 Hs. Comienza la actividad Radar.

08:30 Hs. Sale una Comisión a llevar al C. Lezcano al aeropuerto para ser trasladado a Buenos Aires.

09:00 Hs. Despega el avión que lleva al C. Lezcano.Lo acompaña el S.P. Taborda.

20:30 Hs. Comienza la actividad radar.

Día 24 de Abril

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

09:00 Hs. Se terminan las posiciones de defensa.

21:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 25 de Abril

05:35 Hs. Radar fuera de servicio por viento fuera de norma,70/75 kts. se escucha por VHF debido a las condiciones climáticas y por poco alcance del equipo de la torre.

07:20 Hs. Se apaga VHF.

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

12:00 Hs. No se puede trabajar por viento fuera de norma,superior a 70 kts. y percipitación de agua nieve.

21:00 Hs. Se suspende actividad radar.

Día 26 de Abril

01:00 Hs. Radar en srevicio normal.

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

15:00 Hs. Sale una comisión para instalar una antena de microondas junta al radar de ejército.

17:50 Hs. Regresa la comisión s/n.

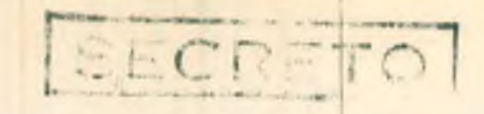
18:15 Hs. Se reunen los oficiales operativos en el CIC para efectuar coordinaciones de operaciones.

21:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 27 de Abril

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

21:00 Hs. Se detectan ecos y se los pasa al CIC que entiende que pueden ser contramedidas electrónicas y no de helicóteros que



7 C1/7D

se encontraban entre las 7 y 9 millas.

22:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 28 de Abril

02:00 Hs. Radar fuera de servicio por viento fuera de norma (52/60 kts)

03:44 Hs. Radar en servico normal.

06:20 Hs. Radar fuera de servicio por viento fuera de norma (46/52 kts)

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

10:25 Hs. Radar en servicio normal.

21:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 29 de Abril

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

09:30 Hs. Llega el C 1º Merlino,mecánico de microondas.

15:30 Hs. Se termina el colocado de las antenas de microndas.

21:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 30 de Abril

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

09:00 Hs. Se comienza a hacer nuevos refugios para la seguridad del personal.

20:24 Hs. Radar fuera de servicio,salta alta.

20:45 Hs. Radar en servicio normal.

21:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 1 de Mayo

04:40 Hs. Primer bombardeo Ingles sobre la isla,atacan el aeródromo principal y a Darwin. 7

08:30 Hs. Segundo bombardeo Ingles,los mismos objetivos anteriores son bombardeados.Este ataque es mas intenso que el anterior.Los aviones Harrier continaron sobrevolando la zona,pero a gran altura.Llegan escuadrillas de aviones argentinos (M III, M V,A 4B,A 4C).Se realizan intercepciones.

SECRETO

C1/7D

17:00 Hs. Bombardeo NAVAL INGLES sobre el Aérodromo prinsipal. Se realizan combates Aéreos.

21:15 Hs. Se para giro de Antena pues comienza el bombardeo al radar de Ejército y se prevee un ataque al nuestro.

23:50 Hs. Termina el bombardeo al radar de Ejército.

Día 2 de Mayo

01:15 Hs. Radar en servicio Normal.

02:20 Hs. Radar fuera de servicio por fallas Técnicas.en Regulator ASSY.

09:15 Hs. Se realiza escucha de VHF en espera del repuesto.

11:40 Hs. Se corta la escucha de VHF llego el repuesto.

13:00 Hs. Se inicia nuevamente escucha a los efectos de hacer contacto con GRILLETTE 112 (Neptune) Posiblemente extraviado.

13:20 Hs. Radar en servicio normal.

21:00 Hs. Radar fuera de servicio por viento fuera de norma.

22:30 Hs. Se suspende la actividad Radar.

Día 3 de Mayo

08:20 Hs. Radar en Servicio Normal.Se demoró la puesta en Servicio por pérdida de gas SFG.

21:00 Hs. Radar fuera de Servicio por fallas Técnicas.

23:00 Hs. Se hace escucha e VHF.

23:30 Hs. Se suspende la actividad Radar.

Día 4 de Mayo

09:00 Hs. Comienza la actividad Radar.Radar en servicio Normal.

17:00 Hs. Radar fuera de servicio por fallas Técnicas.

22:30 Hs. Radar en Servicio Normal.

23:30 Hs. Radar fuera de Servicio.Salta alta.

23:41 Hs. Radar en servicio normal.

23:[illegible]3 Hs. Radar fuera de servicio.Salta alta

Día 5 de Mayo

00:30 Hs. Radar en servicio normal.

01:30 Hs. Se hace cargo el radar ECO de Ejército que desde ahora trabajará en conjunto con nosotros.

S[illegible]TO

C1/7[illegible]

04:00 Hs. Radar en servicio normal.

15:15 Hs. Se corta radar, se hace cargo el radar ECO.

18:00 Hs. Radar en servicio normal.

19:44 Hs. Se corta radar, ante posible interferencia.

20:03 Hs. Radar en servicio normal.

22:10 Hs. Tropas de Ejército disparan sobre el My. SILVA, 1º Ten. ROMERO, Ten. SARAVIA y el S.M. CASSANI, confundiéndolos con un grupo Comando Inglés. Personal S/N.

23:05 Hs. Se corta, Radar, se hace cargo el Radar ECO.

23:30 Hs. Se suspende la Actividad Radar.

Día 6 de Mayo

04:00 Hs. Radar en servicio.normal.

15:00 Hs. Aterriza un C-130, después de 9 días de aislamiento.

16:15 Hs. Despega el C-130.

22:00 Hs. Tropas de Ejército disparan contra el C. Rivero. S/N.

22:30 Hs. Se corta Radar, se hace cargo Radar ECO.

Día 7 de Mayo

04:00 Hs. Radar en servicio normal.

08:00 Hs. Comienza la actividad Radar .

09:00 Hs. Se corta Radar, se hace cargo Radar ECO.

12:00 Hs. Radar fuera de servicio. Impureza en válvula y pérdida de gas.

13:30 Hs. Radar en servicio normal.

15:10 Hs. Se corta radar, se hace cargo Radar ECO.

18:00 Hs. Radar en servicio Normal.

22:00 Hs. Se suspende la actividad Radar .

23:30 Hs. Se corta Radar, se hace cargo Radar ECO.

Día 8 de Mayo

04:00 Hs. Radar en servicio normal.

08:00 Hs. Comienza la actividad Radar.

12:15 Hs. Cuando ingresaban los DAGGER se quiso realizar comprobación de VHF y no se puede realizar contacto. Después de desarmar los equipos se comprueba que el C.I.C. ha cambiado las frecuencias del Radar (Frecuencias principales) sin informar nada al mismo

7

21:00 Hs. Se suspende la Actividad Radar.

23:00 Hs. Se corta Radar,se hace cargo Radar ECO.

Día 9 de Mayo

00:15 Hs. Radar en servicio normal.

00:50 Hs. Cañoneo Naval sobre el Aeropuerto y el cerro TUMBLEDOWN efectuado por dos Fragatas,

01:15 Hs. Termina el cañoneo Naval.

07:30 Hs. Comienza la actividad Radar.

07:35 Hs. Radar fuera de servicio salta alta.

11:45 Hs. Radar en servicio normal.

12:53 Hs. Radar fuera de servicio por mantenimiento.

14:33 Hs. Se comienza escucha en VHF.Vienen desde el continente.Las secciones PUMA (14:35 Hs) y TRUENO (14:45 Hs) y a partir de las 16:00 Hs. Las secciones JAGUAR,CONDOR,y FORTIN.

15:15 Hs. Radar en servicio normal.

16:30 Hs. Radar fuera de servicio salta alta.

16:33 Hs. Radar en servicio normal.

18:30 Hs. Radar fuera de servicio por mantenimiento.Se hace cargo Radar ECO.

21:30 Hs. Radar en servicio normal.Se corta por orden del C.I.C.

Día 10 de Mayo

02:30 Hs. Cañoneo Naval sobre el aeropuerto y el cerro TUMBLEDN.

03:00 Hs. Radar en servicio normal.

03:50 Hs. Termina el cañoneo naval.

09:30 Hs. Se corta radar,se hace cargo el radar ECO.

10:19 Hs. Cañoneo naval sobre la costa.

10:30 Hs. Termina el cañomeo naval.

12:00 Hs. Radar en servicio normal.
15:06 Hs. Se corta radar,se hace cargo el rada ECO.

18:00 Hs. Radar en servicio normal.

21:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

23:25 Hs. Se corta el radar,se hace cargo el radar ECO.

SECRETO

C1/7D

Día 11 de Mayo

04:00 Hs. Radar en servicio normal.

06:12 Hs. Radar fuera de servicio.Salta alta.

06:18 Hs. Radar en servicio normal.

07:30 Hs. Comienza la actividad radar.

09:03 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

12:10 Hs. Radar en servicio normal.

15:00 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

18:00 Hs. Radar en servicio normal.

22:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

22:55 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

Día 12 de Mayo

03:02 Hs. Radar en servicio normal.

03:03 Hs. Radar fuera de servicio.Viento fuera de norma.

04:00 Hs. Radar en servicio normal.

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

09:56 Hs. Se hace escucha en VHF.

17:30 Hs. Dos aviones HARRIER se pierden en pantalla entrando hacia el aeropuerto y al minuto se escuchan dos explosiones en el dicho lugar.

21:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

23:00 Hs. Se corta radar,se Hace cargo radar ECO.

Día 13 de Mayo

03:10 Hs. Radar en servicio normal.

05:00 Hs, Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

12:20 Hs. Radar en servicio normal.

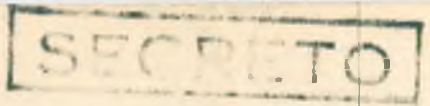
22:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

23:10 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

Día 14 de Mayo

04:00 Hs. Rader en servicio normal.

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.



11:45 Hs. 1 Avión HARRIER lanza dos bombas sobre el Aeropuerto.

15:00 Hs. Se corta radar, se hace cargo Radar ECO.

16:00 Hs. Radar en servicio normal.

20:35 Hs. Se corta radar, se hace cargo radar ECO.

22:30 Hs. Se suspende actividad radar.

Día 15 de Mayo.

05:00 Hs. Radar en servicio normal.

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

11:00 Hs. Aviones HARRIER lanzan 2 bombas que caen en el mar.

12:38 Hs. Aviones HARRIER lanzan 3 bombas que caen cerca del Aeropuerto.

13:00 Hs. Se corta radar, se hace cargo radar ECO.

14:20 Hs. Avión HARRIER lanza 1 bomba que cae cerca del SAPPER HILL.

15:05 Hs. Avión HARRIER lanza 1 bomba que cae cerca del Aeropuerto.

16:00 Hs. Radar en servicio normal.

16:35 Hs. Aviones HARRIER lanzan 2 bombas que caen cerca de Mt.KENT.
18:52 Hs. Se corta radar por orden del C.I.C., dandonos nuevos Horarios.

1º Turno	16-19
2º Turno	23-04
3º Turno	09-13

19:25 Hs. Radar en servicio normal. Vienen 2 C-130.

20:16 Hs. Aterriza el 1º C-130 "ARIES".

21:33 Hs. Aterriza el 2º C-130 "TERO".

22:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

23:05 Hs. Aterriza el 3º C-130 "PACO".

Día 16 de Mayo

04:10 Hs. Se corta radar, se hace cargo radar ECO.

05:45 Hs. Radar en servicio normal.

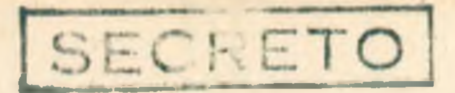
09:00 Hs. Se corta radar, se hace cargo radar ECO.

09.00 Hs. Comienza la actividad radar.

09:45 Hs. Aviones HARRIER lanzan 2 bombas que caen sobre el aeropuerto.

11:40 Hs. Aviones HARRIER lanzan 3 bombas que caen cerca del aeropuerto.

14:00 Hs. Radar en servicio normal.



14:07 Hs. Se corta radar, se hace cargo radar ECO.

16:00 Hs. Radar en servicio normal.

22:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

22:45 Hs. Comienza el cañoneo Naval.

Día 17 de Mayo

04:08 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

08:00 Hs. Comienza actividad radar.

08:25 Hs. Aviones HARRIER lanzan dos bombas,una cae cerca del Faro y la otra en el mar.

18:30 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

22:30 Hs. Se suspende actividad radar.

23:00 Hs. Radar en servicio normal.

Día 18 de Mayo

04:09 Hs. Radar fuera de servicio por sistema de refrigeración. Intercambiador de calor.

07:30 Hs. Comienza la actividad radar.

10:30 Hs. My. SILVA solicita repuesto a Comodoro Rivadavia.

12:10 Hs. Aviones HARRIER lanzan dos bombas sobre el aeropuerto.

13:00 Hs. Se comienza a operar en el radar ECO de Ejército en parejas.

16:55 Hs. Aviones HARRIER lanza tres bombas.

17:20 Hs. Se reciben los repuesto de CRV.

22:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 19 de Mayo

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

08:30 Hs. Se comienza la reparación del sistema de refrigeración.

12:30 Hs. Aviones HARRIER lanzan dos bombas que caen cerca del aeropuerto.

16:20 Hs. Aviones HARRIER lanzan dos bombas que caen al mar.

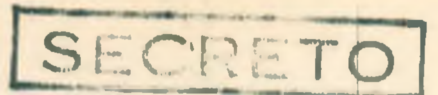
21:00 Hs. Radar en servicio normal.

22:00 Hs. Se suspende actividad radar.

Día 20 de Mayo

00:40 Hs. Comienza cañoneo Naval sobre el aeropuerto y SAPPER HILL.

00:50 Hs. Finaliza el cañoneo Naval .



C1/7D

07:30 Hs. Comienza la actividad radar.

22:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

23:00 Hs. Se corta radar.Se hace cargo el radar ECO.

Día 21 de Mayo

04:00 Hs. Radar en servicio normal.

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

08:17 Hs. Radar fuera de servicio,salta alta.

08:20 Hs. Radar en servicio normal.

10:56 Hs. Aterriza C-130 "PACO 2".

20:28 Hs. Radar fuera de servicio por mantenimiento.Se hace escucha en VHF.

22:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

22:50 Hs. Radar en servicio normal.

Día 22 de Mayo.

08:00 Hs, Comienza la actividad radar.

14:30 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

15:40 Hs. Radar en servicio normal.

21:00 Hs. Se corta radar,se hace cargo el radar ECO.

22:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 23 de Mayo

02:00 Hs. Radar en servicio normal.

03:55 Hs. Aterriza C-130 "MARTE".

06:30 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

08:45 Hs. Radar en servicio normal.

13:55 Hs. Aviones HARRIER lanzan dos bombas sobre el aeropuerto.

17:54 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

21:56 Hs. Radar en servicio normal.

22:15 Hs. Disparo de FAL se escuchan serca del Puerto.

22:30 Hs. Se suspende actividad de radar.

Día 24 de Mayo

02:41 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

C1/7D

06:30 Hs. Radar en servicio normal.

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

09:00 Hs. Radar fuera de servicio. Se realiza el cambio del regulador de voltaje del generador.

09:35 Hs. 4 aviones HARRIER lanzan 6 bombas en el Aeropuerto.

14:30 Hs. Se corta radar, se hace cargo radar ECO.

16:24 Hs. Radar en servicio normal.

22:22 Hs. Se corta radar, se hace cargo radar ECO.

22:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

<u>Día 25 de Mayo</u>

02:00 Hs. Radar en servicio normal.

02:29 Hs. Aterriza C-130 "TOPO".

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

11:15 Hs. Un avión HARRIER lanza 2 bombas sobre el Aeropuerto.

14:50 Hs. 4 aviones HARRIER atácan el Aeropuerto. 2 de ellos atácan a 2 Pucara.

16:15 Hs. Se corta radar, se hace cargo radar ECO.

16:48 Hs. En el aeropuerto explotan 2 bombas con retardo.

22:00 Hs. Radar en servicio normal.

22:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

<u>Día 26 de Mayo</u>

00:45 Hs. Bombardéo naval sobre el aeropuerto, lanzaron 98 bombas.

01:00 Hs. Finaliza el cañonéo naval.

02:00 Hs. Se corta el radar, se hace cargo radar ECO.

04:00 Hs. Radar en servicio normal.

04:30 Hs. Se corta radar, se hace cargo radar ECO.

06:00 Hs. Comienza la actividad radar.

08:00 Hs. Radar en servicio normal.

14:00 Hs. Aterriza un F28 de marina.

14:10 Hs. Aterrizan 3 Aermachi.

15:00 Hs. Se corta radar por mantenimiento.

17:20 Hs. Radar en servicio normal.

18:17 Hs. Radar fuera de servicio.

C1/7D

18:36 Hs. Radar en servicio normal.

20:17 Hs. Radar fuera de servicio, salta alta.

20:26 Hs. Radar en servicio normal.

21:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 27 de Mayo

08:00 Hs. Comienza la actividad radar.

17:24 Hs. Aterrizan 2 Pucará que vienen de CRV.

17:44 Hs. Aterriza [illegible] (C-130).

20:14 Hs. Aterriza MARTE (C-130).

22:0[illegible] Hs. Se suspende la actividad radar.

23:5[illegible] Hs. Comienza el cañonéo naval.

Día 28 de Mayo

02:[illegible] Hs. Finaliza cañonéo naval.

02:36 Hs. Se corta radar, por órden del C.I.C.

03:30 Hs. Radar en servicio normal.

0[illegible]:30 Hs. Comienza la actividad radar.

09:3[illegible] Hs. Radar fuera de servicio, salta alta.

11:3[illegible] Hs. Radar en servicio normal.

1[illegible] Hs. Radar fuera de servicio por viento fuera de norma (50 Kts.).

1[illegible]:45 Hs. Radar en servicio normal.

18:42 Hs. Aterriza TRUNO (C-130).

21:10 Hs. Aterriza "T[illegible]" (C-130).

21:5[illegible] Hs. Aterriza "ACUARIO" (C-130).

22:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 29 de Mayo

0[illegible] Hs. Aterriza un F28 de marina.

06:46 Hs. Se corta radar, se prevee atáque con misilis anti radar.

07:59 Hs. Radar en servicio normal.

08:00 Hs. Se reanúda la "Lección", actividad radar.

18:4[illegible] Hs. Aterriza "[illegible]" F28.

21:00 Hs. Se corta radar, se hace cargo radar ECO.

22:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 30 de Mayo

SECRETO

01/70

05:05 Hs. Radar en servicio normal.

08:30 Hs. Comienza la actividad radar.

21:00 Hs. Se espéran tres misiones:
ACUARIO : 23:33 Hs.
PATO : 00:50 Hs.
ARIES : 02:08 Hs.

13:00 Hs. Se corta radar, se hace cargo radar ECO.

23:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día-31 de Mayo

04:00 Hs. Radar en servicio normal.

04:43 Hs. Dos aviones HARRIER lánzan bombas sobre el aeropuerto.

05:40 Hs. Un avión HARRIER lánza bombas sobre el aeropuerto.

05:45 Hs. Atácan al radar, avión HARRIER lánza dos misiles MK-21 al radar, los mísmos hacen impácto, uno a 15 metros de la antena y otro entre la casa de los soldados y el personal militar y a 10/15 metros de la OPS.
Consecuencias: Radar fuera de ervicio, bocinas perforadas por esquirlas, cable de señal seccionado entre la cabina técnica y la OPS, batón de combustible perforado por las esquirlas.
Dormitorio del personal de tropa destruído. Casa Nº 3 del personal militar deteriorada.
Personal: sin novedad.
Personal en la OPS:
1º Teniente FABER - C.P. ROSSET -
Alferez MERCAU - C.1º ULRICH -
C.P. BARRIOS - C.1º EGAÑAS -

07:30 Hs. Se comienza a operar en el radar ECO.

08:10 Hs. Se inicia la evaluación de los daños causados,por el ataque al radar;anteriormente mencionado.

16:30 Hs. Se traslada todo el personal militar y de tropas a nuevas viviendas

Día 1 de Junio

21:00 Hs. Radar en servicio precario.pantalla con angulos desfasados.No tiene altura .tiene solamente video normal procesado.

22:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

23:35 Hs. Comienza cañoneo naval.

Día 2 de Junio

00:10 Hs. Finaliza cañoneo naval.(16 bombas).

08:00 Hs. Comienza la acividad radar.

09:00 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

09:15 Hs. Se continúa con el reparado del radar.Se hace la defensa y camufla-ge de la cabina OPS.

19:30 Hs. Radar en servicio.Pantallas con el Norte normal.Altura no[illegible] videos;solamente normal procesadol

SECRETO

C1/7D

20:10 Hs. Aterriza DIMPY (F-28).

22:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 3 de Junio

06:50 Hs. Bombardeo en el aeropuerto.Ataque a una bateria con radar.

08:00 Hs. Se corta radar.Se hace cargo radar ECO.

08:30 Hs. Comienza la actividad radar.

09:00 Hs. Se continua con el calibrado del equipamiento radar.Se reanudan los trabajos de defensas y camuflages de la cabina OPS.

19:30 Hs. Radar en servicio.video normal procesado.

22:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 4 de Junio

02:35 Hs. Se corta el radar por orden del C.I.C.Posible chequeo del Helicopteros al radar.

03:00 Hs. Radar en servicio por 1 minuto para actualizar ploteos.

03:10 Hs. Se repite la operación anterior.

03:15 Hs. Radar en servicio.

03:35 Hs. Se corta radar.

04:20 Hs. Radar en servicio.

04:30 Hs. C.I.C. y en ploting se quedan sin comunicación por un corte en los cables a la salida de la cabima OPS.

08:10 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

08:30 Hs. Comienza la actividad radar.

13:00 Hs. Se termina con las defensas y camouflage de la cabina OPS.

15:35 Hs. Rader en servicio .

15:35 Hs. "FINA" (M-5) realiza bombardeo sobre las tropas Inglesas y regresa S/N.

18:30 Hs. 4 MK-62 bombardean las tropas inglesas y regresan S/N.

20:50 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

21:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 5 de Junio

01:00 Hs. Radara en servicio .

02:15 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.



C1/7D

08:30 Hs. Comienza la actividad radar.

12:40 Hs. Radar en servicio.

13:20 Hs. Radar fuera de servicio.Salta alta.

13:30 Hs. Radar en servicio.

16:30 Hs. Llegan el S.Au$_x$.ALONSO,C.P. GUERRA Y S/C 63 ZEM.Son del puesto RCA 8 y hacia 3 días que venian caminando.El 1º Ten.Faber los lleve al Hospital para que se realicen un Cheque general.

18:15 Hs. Aterriza"MARTE"(C-130).

20:21 Hs. Aterriza"ARIES" (C-130).

21:00 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

22:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 6 de Junio

00:02 Hs. Comienza cañoneo naval.

01:00 Hs, Radar en servicio.

02:48 Hs. Finaliza el cañoneo naval.

02:50 Hs. Se corta radar por orden del C.I.C. Posible chequeo de helicopteros al radar.

03:05 Hs. Radar en servicio.

08:30 Hs. Comienza la actividad rader.

10:14 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

14:20 Hs. Radar en servicio.

15:42 Hs. Radar fuera de servicio por viento fuera de norma (45 KTS).

18:30 Hs. Radar en servicio normal.

21:05 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

22:30 Hs. Se suspende la Actividad radar

Día 7 de Julio

NOTA: A las 23:30 Hs del día 6 de Junio comienza cañoneo naval.

03:30 Hs. Finaliza cañoneo naval.

05:00 Hs, Radar en servicio .

08:30 Hs, Comienza la actividad radar.

09:40 Hs. Pasa una escuadrilla de HARRIER por detras del radar (SUR) y lanza una bomba al tanque de agua,ubicado en el 230º a 700 Mts. aproximados,y cañoneando.

09;50 Hs. Se corta radar,para continuar con mamtenimiento y reparación de radar.

14:20 Hs. Radar en servicio.

22:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

22:38 Hs. Finaliza el cañoneo naval.

23:56 Hs. Se reanuda el cañoneo naval.

Día 8 de Junio

00:57 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

01:23 Hs. Radar en servicio,finaliza cañoneo naval.

03:00 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

05:00 Hs. Radar en servicio.

08:30 Hs. Comienza la actividad radar.

09:05 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

12:30 Hs. Radar en servicio.

18:40 Hs. Aterriza GOM.(f-28 naval).

19:15 Hs. Aterriza PER (F-28 naval).

22:30 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 9 de Junio

00:05 Hs. Comienza cañoneo naval.

00:25 Hs, Se corta el radar por orden del C.I.C. por ser el cañoneo muy cerca.

00:40 Hs. Radar en servicio.Finaliza cañoneo naval.

01:05 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

05:00 Hs. Radar en servicio.

05:20 Hs. Radar fuera de servicio por fallas técnicas .

05:55 Hs, Radar en servicio.

06:05 Hs. Sale una misión de 2 CHINOOK,con la siguiente navegación.

Punto 1 - Az.180º Dis -
Punto 2 - Az.223º Dis -
Punto 3 - Az.229º Dis -

08:30 Hs. Comienza la actividad radar.

09:00 Hs, Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

13:40 Hs. Radar en servicio .

C1/7D

19:09 Hs. Aterriza MAL (F-28 naval).

19:29 Hs. Aterriza GOM (F-28 naval).

22:00 Hs. Se suspende la actividad radar.

Día 18 de Junio

01:10 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

01:15 Hs. Comienza cañoneo naval.

01:45 Hs. Finaliza cañoneo naval.

01:55 Hs. Radar en servicio para realizar reglaje de tiro contra un barco.

02:40 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

05:30 Hs. Radar en servicio.

08:30 Hs. Comienza la actividad radar.

09:20 Hs. Se corta radar,se hace cargo radar ECO.

10:10 Hs, Radar en servicio.

INFORME FINAL
"VYCA"

C-1/7E

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COMODORO RIVADAVIA
ESTADO MAYOR FAS
DTO OPERACIONES
JUN 82

"INFORME FINAL"

VYCA

1. La evaluación particular del desempeño operativo de la actividad VYCA dependiente de cada base de despliegue, fue elevada dentro de cada información en las respectivas unidades.

2. Asimismo, no posee documentación operativa del Escuadrón de Radar que operó en las MALVINAS; no obstante se puede extraer algunas conclusiones del análisis de la información referida por el CIC a las FAS durante el desarrollo de las operaciones y de los informes del personal recuperado posteriormente.

3. En general la actividad de radar en la FAS se realizó a través de los medios pertenecientes al Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo que fueron asignados de la manera siguiente:

1º) Un Escuadrón de Radar Móvil en los siguientes sectores de Defensa Aérea (Material Westinghouse AN/TPS 43 - W 430):

a) COMODORO RIVADAVIA.

b) RIO GALLEGOS.

c) RIO GRANDE.

d) MALVINAS.

4. Posteriormente se agregaron, bajo control operacional de la FAS y operados por personal de Fuerza Aérea, cuatro radares CARDION MK II "ALERT" pertenecientes al Ejército, lo que fueron instalados en las siguientes Bases Aéreas.

1º) ISLAS MALVINAS.

2º) BAM SAN JULIAN.

3º) BAM SANTA CRUZ.

4º) IX Br Ae - Como repuesto y pañol de MLV.

5. Los radares así destribuidos permitieron el control de los vuelos en altura, FL 300, prácticamente en toda la costa y zona de responsabilidad y el apoyo del cruce entre las islas y el continente. A media y baja altura permitieron llevar la situación aérea en general y particular en cada base, dentro de sus respectivos alcances.

6. El uso dado al radar, en general fue de Detección, Identificación, apoyo al Control del Tránsito Aéreo y apoyo a las Misiones Aéreas de Combate; el radar de MLV sumó esas tareas las de Identificación, guiado táctico, apoyo en combate aire-aire y en una función atípica, detectando barcos en el horizonte.

Organización

7. La organización adoptada para los Escuadrones Móviles resultó efectiva, ya que les permitió adaptarse el contexto particular de cada una de las unidades las cuales dependían o, para el caso de actuar aislados, asegurar sus necesidades de apoyo. Cada Escuadrón estaba conformado de la siguiente manera:

1º) Servicio Operativo:

a) Sección Operaciones.

b) Sección Comunicaciones.

2º) Servicio Técnico:

a) Sección Mantenimiento de Radar.

b) Sección Mantenimiento Grupos Electrógenos.

3º) Servicio de Seguridad:

a) Sección de Seguridad.

b) Sección Alojamiento Personal Tropa.

4º) Servicio Logístico:

a) Sección Abastecimiento.

b) Sección Transporte.

c) Conservación de Ins[illegible]

8. Dicha organización y [illegible]idad del personal destinado permitió asimismo, para el caso del Escuadrón destinado en MLV extender sus funciones a las siguientes áreas en apoyo de otras unidades:

1º) Apoyo técnico y operativo al radar de Ejército.

2º) Apoyo de reparación y enlaces de comunicaciones.

3º) Reparación y enlaces de comunicaciones.

4º) Transportes varios.

5º) Transportes de correo.

6º) Reparación de vehículos de otras unidades/servicios.

7º) Transporte de heridos.

8º) Provisión de comida caliente a diversas secciones de líneas adelantadas.

9º) Refuerzo del servicio Contra Incendio de PUERTO ARGENTINO.

10º) Otros.

Personal

9. El personal de dotación, pertenece en su mayoría al Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo. Asimismo se contó con personal del Grupo 1 Vigilancia Aérea Escuela (Especialmente en los CIC) y especialista VYCA destinados en otras unidades, de acuerdo con la siguiente distribución:

	CRV	MLV	GAL	GRA	SJU	SCZ
Of Jefes	1	1	1	1	1	-
Of Subalt	7	6	7	6	3	2
Subof	28	26	14	18	4	2
Soldados	16	17	4	8	-	-
TOTAL	52	50	26	33	8	4

Sitio y Evaluación del Radar

10. La relación de los sitios de radar siguió el criterio general de obtener la máxima detección a cotas bajas, en especial para atender las posibles amenazas provenientes del Este, la situación particular de cada uno fue la siguiente:

1º) Radares Westinghouse AN/TPS 43 - W 430 (Fuerza Aérea):

a) MLV: Buena detección en general a excepción del sector comprendido sobre el radial 270º, donde a cotas bajas y la orografía introducía pantallas de detección radar y VHF.

b) CRV: Buena detección hacia el E, lo que permitió usar el radar con "Tilt" de antena negativa, logrando mayor alcance a cotas bajas en el sector 030/170. En el resto con cluter cercano.

c) GRA: Buena detección en los 36º, excepto en la zona sur donde un sector de ecos a 40 NM producía pérdidas de detección a cotas bajas.

d) GAL: Se utilizó el mismo sitio de radar empleado para el operativo. Comprobación en la BAM GAL con buena detección en el sector 060º/270º e interferido por la barda norte, en el sector 270º/060º.

2º) Radar CARDION (Ejército) en:

a) SCZ: El sitio de radar se eligió para apoyar la operación de los aviones basados en SCZ y alerta a la Ae desplegado en la zona. Buen rendimiento a niveles medios y altos. A niveles bajos se observó interferencias por el terreno circundante.

b) SJV: Idem al anterior. Al estar colocado en una altura del terreno se logró un buen cubrimiento en el sector E, lo que permitió apoyar correctamente la operación aérea, sobre todo en la recuperación de los aviones que volvían en misiones de combate.

Adiestramiento

11. La necesidad de desplegar la cantidad de radares mencionada hizo necesario recurrir a oficiales y suboficiales de distintos niveles de adiestramiento, incluidos alumnos de los cursos VYCA, para cumplimentar los distintos requerimientos.

12. La distribución de personal en las diferentes niveles de adiestramiento se hizo teniendo en cuenta la complejidad de tareas de cada radar, un factor que influyó positivamente fue la capacidad del personal de los distintas especialidades para el mantenimiento y operación del radar desplegado, y adquirida durante el año 1981 en la BAM GAL y en los numerosos despliegues realizados desde la creación de la unidad en año 1978.

13. El esfuerzo realizado [illegible] el conflicto, de apoyar H 24 las exigencias operativas [illegible], permitió un conocimiento más completo del equipamiento [illegible] parte del personal, pero el mismo tiempo se evidencia ahora como imprescindible niveles, los conocimientos en forma más organizada y académica, para eliminar los errores producidos por el aprendizaje en condiciones límite.

14. Sobre este particular se aprecia como realmente oportuno y válido el requerimiento efectuado por el Grupo 1 de Vigilancia Aérea Escuela para adquirir un entrenador de radar, lo que hubiese permitido contar con personal entrenado en calidad y cantidad suficiente, para éste o cualquier otro conflicto. Dicho requerimiento fue oportunamente desestimado (Expte 1115247 Nov 79); por el EMGFA.

15. Una de las deficiencias más señaladas por los pilotos que actuaron sobre las islas, sobre todo durante ataques masivos, es la limitada capacidad de control por radar, especialmente para los aviones que se ven empeñados en combate aire-aire. Este es un aspecto sobre la cual no se tiene experiencia previa y que es necesario incluir dentro de los planos de instrucción y comprobación.

C1/7E

16. No obstante, es necesario tener en cuenta la cantidad de consolas disponibles y la distancia entre los aviones entre sí y entre estos y el radar, lo que hacía que prácticamente se trabajara dentro de los límites técnicos de la discriminación de radar. Asimismo cada sección usaba el mismo indicativo, IFF y frecuencia de radio lo que aumentaba la confusión.

17. Otro de los aspectos más criticados de la actuación del radar, es en su uso para el control del Tránsito Aéreo. Para la mayoría de los sistemas de aviones de combate el radar mantuvo comunicaciones excesivas, mientras que para los aviones de transporte o aviación en general, el sistema VYCA no ejerció un correcto control del movimiento aéreo.

18. Esta diferencia de juicios parte también de conceptos de uso distintos. Evidentemente el control del Tránsito Aéreo se realiza a tráves de los organismos de control clásicos materializados por la MITA, en cada CIC, mediante el correcto uso de la Directiva CIRRUS. El radar, que no está concebido para Tránsito Aéreo, sirve entonces para la Vigilancia, Identificación y demás tareas de la DA, a través de la MIG dependiendo del CIC.

19. No obstante, es conveniente que, aprovechando las capacidades del equipamiento, los controladores pueden también asumir ciertas responsabilidades del Tránsito Aéreo, para lo cual este conflicto evidenció como necesario al incluir dentro del programa de instrucción y adiestramiento del personal operativo, materias referidas al control del Tránsito Aéreo.

20. Otra de las deficiencias detectadas fue el uso abusivo de comunicaciones dentro de los enlaces de control radar (sobre todo usando indicativos personales) lo que saturaba la frecuencia y obstruía el control. Es necesario recalcar y practicar una disciplina radioeléctrica estricta. En ese sentido se destaca que las comunicaciones entre los aviones ingleses eran prácticamente monosílabos.

21. Una de las enseñanzas más señaladas, que desde el punto de vista VYCA dejó este conflicto, es la necesidad de que el personal que se desempeña en el CIC conozca las funciones VYCA integralmente, con un correcto conocimiento de las deficiencias y capacidades de todos los componentes del sistema y no solamente de uno de los componentes, que para este conflicto en particular fue el de menor empleo.

22. De acuerdo con lo informado por el personal que actuó en MLV (Se deja constancia que falta el informe final del Jefe de Escuadrón radar), se produjeron numerosas desinteligencias entre la actividad radar y el CIC, lo que se tradujo en demoras para manejar correctamente la información.

23. Las dificultades más señaladas son:

1º) Falta de información sobre las Ordenes Fragmentarias en tiempo oportuno, lo que impedía la identificación y apoyo a las misiones. (Por Ej: el avión decía.... "estoy en punto A instrucciones", desconociéndose totalmente los detalles de la misión) con el consiguiente desconcierto y pérdida de tiempo.

C1/7E

2º) No se aprovechó correctamente la experiencia del personal de radar y la vivencia que sobre la situación aérea tenía en tiempo real.

3º) Se atribuyó frecuentemente a interferencia electrónicas enemigas el movimiento que sobre móviles aéreos daba el radar como incursiones de helicópteros, comprobándose posteriormente que esta última apreciación era la correcta.

Guerra Electrónica

24. Contrariamente a lo que generalmente se expresaba, el enemigo nó utilizó CME activas y en ningún momento comprometío la detección del radar o radial. Solamente en una oportunidad fue fehacientemente comprobada una interferencia, (sector interferido por CME desde un helicóptero) en el radar CARDION de Ejército y en VHF durante el ataque a Bahía AGRADABLE.

25. Sobre el continente hubo en tres oportunidades alarma de CME pero la falta de continuidad en las mismas impidió confirmarlas y sacar enseñanzas válidas.

26. Las CCME tomadas por el personal de radar en las islas negó, con todo éxito, la utilización por parte del enemigo, el uso de cohetes antiradar contra el radar WESTINGHOUSE (FAA) y CARDION (Ejército).

Conclusiones

27. El conflicto con GRAN BRETAÑA actualiza las previsiones que sobre la importancia de la actividad VYCA, Guerra Electrónica en general vinieron formulando los especialistas en muchas oportunidades, con distinto éxito. No se pueden concebir Operaciones aéreas sin el conocimiento exaustivo y empleo adecuado de esas disciplinas verdaderas especialidades, que no pueden ser juzgadas al nivel de las materias informativas que imparten los distintos cursos de la EAM y ESGA.

28. Se hace necesario entonces y el resultado ponderado de la operación VYCA así lo aconseja que la Fuerza Aérea defina y actualice los objetivos de estas disciplinas, para lograr que las actividades de apoyo operativo constituyan un todo, acorde con la capacidad del medio aéreo y apoyo de su eficacia.

Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
Jefe Grupo VYCA

ANEXOS:

"ALFA":	HORAS Y PORCENTAJES
"BRAVO":	PERSONAL DESPLEGADO EN "COMODORO RIVADAVIA"
"CHARLIE":	PERSONAL DESPLEGADO EN "ISLAS MALVINAS"
"DELTA":	PERSONAL DESPLEGADO EN "RIO GALLEGOS"
"ECO":	PERSONAL DESPLEGADO EN "RIO GRANDE"

C1/7E

ANEXO "ALFA"

RADAR EN	DIAS OPERATIVOS	HORAS Y PORCENTAJES					CANTIDAD DE PLOTEOS EVALUADOS
		OPERATIVAS	EFECTIVAS EN CONTROL	FUERA DE SERVICIO			
				POR MANTENIMIENTO	POR VIENTO	POR TECNICA	
GAL	78 desde 02 Abr 82 hasta 18 Jun 82	1.872	1.760 93,95%	2600 hs 1,40%	6830 hs 3,65%	1732 hs 1%	2.571
GRA	71 desde 11 Abr 82 hasta 22 Jun 82	1.704	1.494 88%	0620 hs	8820 hs	1945 hs	1.060 (202 Chilenos) 6 estimados Ingleses
CRV	73 desde 08 Abr 82 hasta 20 Jun 82	1.752	100%		22 detenciones	25 interrupciones	3.373
MLV	71 desde 05 Abr 82 hasta 14 Jun 82		Estimado 95%	S/D	S/D	Estimado 3600 hs	S/D Se controló la situación aérea general en la isla y sobre la flota enemiga
SJU	39 desde 08 May 82 hasta 17 Jun 82	936	Aproximadamente 900	0600 hs	0700 hs	2400 hs	1.398
SCZ	28 desde 17 May 82 hasta 13 Jun 82	672	Aproximadamente 405	S/D	2400 hs	S/D	864

Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
Jefe Grupo VYCA

C1/7E

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO "BRAVO"

PERSONAL DESPLEGADO EN "COMODORO RIVADAVIA"

Jefe de Escuadrón — Vicecomodoro D JUAN CARLOS FERNANDEZ

Controladores	1	1er Teniente D	OSCAR ARMANDO BALEANI
	2	1er Teniente D	RODOLFO R MELONI
	3	1er Teniente D	RAUL F ZERDA
	4	Teniente D	MARIO MARELLI
	5	Teniente D	SILVIO ROMERO
	6	Alférez D	HERIBERTO ZAPATA
	7	Alférez D	OMAR TOFFALETTI
Suboficiales VYCA	8	C 1º	JOSE EMILIO MIGUEZ
	9	C	DANIEL ANGEL GUIDA
	10	C	JOSE IVAN MORENO
	11	C	GUILLERMO ANTONIO VILA
	12	C	DANIEL LOPEZ
Mecánico Radar	13	S P	PEDRO DIAZ
	14	S Aux	DAMIEL OSCAR CORVINI
	15	C P	CARLOS ANTONIO IULIANO
	16	C 1º	CARLOS HUMBERTO ALLOCO
	17	C P	GUILLERMO BEYER
Comunicaciones	18	S Aux	ROBERTO ARGENTINO ORTIZ
	19	C P	JUAN RAFAEL BERNHARDI
	20	C 1º	RICARDO RUBEN CASTILLO
Seguridad	21	C	OSMAR GALO PONCE
	22	C	JORGE ANDRES NEMER
Conductor	23	S Aux	CARLOS RODOLFO CANTARINI
	24	C	MARCELO RAUL OLDANI
Electricista/Grupos Electrógenos	25	C 1º	EMILIO HUGO DURO
Ploteadores CIC	26	C P	ALBERTO LEAL
	27	C 1º	RAUL MORENO
	28	C 1º	GUSTAVO ZUNINO
	29	C 1º	JOSE LUIS CARBALLO
	30	C	JULIO DE FRANCESCHI
	31	C	JUAN GALTIERI
	32	C	ROBERTO VILLEGAS
	33	C	MARCELO CASTAGNA

C1/7E

Apoyo Técnico	34	Capitán D	JUAN RICARDO GARRIDO
	35	S P	OSVALDO DIONISIO PACHECO
	36	S A	ALBERTO GALLARDO
Soldados C/1963	37	EDUARDO	BELGERI
	38	GUSTAVO	CARRINCAJO
	39	FRANCO	D'AMBROSIO
	40	CLAUDIO	PISSANI
	41	JULIO	OLIVERA
	42	JUAN	OUELLA
	43	RUBEN	PASUT
	44	ROBERTO	MAGGI
	45	RUBEN	LOIZA
	46	CARLOS	CECORILLI
	47	VICTOR	CONDORI
	48	JUAN	DAVALOS
	49	OMAR	BISFORD
	50	RICARDO	MIGUELENA
	51	LUIS	QUIROGA
	52	MIGUEL	SOSA

Oficiales Jefes	= 1
Oficiales Subalternos	= 8
Suboficiales	= 28
Soldados	= 16
TOTAL	= 53

NOTA: El Personal de Soldados fue reemplazado por los siguientes soldados Clase 1963:

1 ALFREDO LEIVA
2 HUGO MEDRANO
3 MIGUEL GUDIÑO
4 OSCAR MARTINEZ
5 EDUARDO BENITEZ
6 HUGO MAIZERENA
7 JOSE CURABBA
8 MARCELO CABRERA
9 RAUL NIRO
10 SERGIO PAREDES
11 CESAR AREVALOS
12 DANIEL MEGO
13 ALBERTO FRETES
14 MARCELO RODRIGUEZ
15 LUIS RIOS
16 OSCAR ROSSI

Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
Jefe Grupo VYCA

C1/7E

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO "CHARLIE"

PERSONAL DESPLEGADO EN "ISLAS MALVINAS"

Jefe de Escuadrón — Mayor D MIGUEL ANGEL SILVA

Controladores	1	1er Teniente D	NOLVERTO RUBEN FABER
	2	1er Teniente D	JUAN ROMERO
	3	1er Teniente D	CARLOS ADALBERTO MAZZOCHI
	4	Teniente D	GUILLERMO SARAVIA
	5	Alférez D	JESUS SCACCHI
	6	Alférez D	HUGO MERCAU
Suboficiales VYCA	7	S M	ANTONIO LEOPOLDO CASSANI
	8	C P	ENRIQUE SIERRA
	9	C P	CARLOS QUINTANA
	10	C 1º	ROBERTO BAIZ
	11	C 1º	JUAN DOMINGO EGAÑAS
	12	C	OSCAR DANIEL DISTEFANO
	13	C	LUIS MARTIN RIVERO
Mecánico Radar	14	S A	NESTOR TAMBUSSI
	15	S Aux	JOSE PALMA
	16	C P	JOSE BARRIOS
	17	C P	CARLOS TEVES
Comunicaciones	18	C P	ROBERTO ULLUA
	19	C 1º	GABRIEL MERLINO
Seguridad	20	S P	CARLOS LUIS TABORDA
	21	C 1º	VICTOR ROMERO
	22	C	NESTOR HERRERA
Enfermero	23	C	ALEJANDRO MATTARAZZO
Electricista/Grupos Electrógenos	24	C 1º	RAUL RAMIREZ
	25	C 1º	ROLANDO ULRICH
Ploteadores	26	S Aux	HECTOR CORRADO
	27	C	CARLOS FUNES
	28	C	ROBERTO GARRIDO
	29	C	ROBERTO POCHETTI
Apoyo Técnico	30	S Aux	ROBERTO ALONSO
	31	C P	RAUL GUERRA
	32	C 1º	JUAN CARLOS NIEVAS

C1/7E

Soldados C/1963

33 BERNARDO DOINY
34 JORGE MAYA
35 ROQUE CARE
36 OSVALDO MIGUEL
37 MIGUEL COURTADE
38 BRUNO ROMANO
39 ROBERTO GOMEZ
40 VICTOR MORALES
41 MARCELO NOGUEIRA
42 PABLO BUJAK
43 GUSTAVO OSSES
44 FERNANDO ESCALANTE
45 LUIS CASENTINI
46 JORGE CERANA
47 ALEJANDRO RODRIGUEZ
48 JUAN WOZNIAK
49 ROGELIO ESCOBAR

Oficiales Jefes	=	1
Oficiales Subalternos	=	6
Suboficiales	=	26
Soldados	=	17
TOTAL	=	50

Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
Jefe Grupo VYCA

C1/7E

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

ANEXO "DELTA"

PERSONAL DESPLEGADO EN "RIO GALLEGOS"

Jefe de Escuadrón — Mayor D GUILLERMO ANTONIO PORTA

Controladores	1	1er Teniente D ROBERTO LENTINO	
	2	1er Teniente D BLAS ANTONIO CERVERA	
	3	1er Teniente D JOSE ROMERO	
	4	Teniente D RODOLFO CEBALLOS	
	5	Teniente D FRANCISCO CASTELLANI	
	6	Alférez D PEDRO MAKS	
Suboficial VYCA	7	S A	MIGUEL ANGEL QUINONES
	8	C	RODOLFO DURAN
	9	C	ORLANDO LUZIAGA
	10	C	JORGE SAN ROQUE
Mecánico de Radar	11	S Aux	ARMANDO AVILA
	12	C P	RAUL QUINTEROS
	13	C P	MANUEL ARGAÑARAZ
	14	C 1º	RUBEN BERRONE
Comunicaciones	15	C P	MANUEL PEREZ
	16	C	GUSTAVO LUCERO
Pleteadores	17	S P	ADALBERTO DURAN
	18	C P	MIGUEL GUTIERREZ
	19	C	FROILAN CHAVEZ
	20	C	RUBEN MOCCIA
Soldados C/1963	21	SERGIO CAJAL	
	22	OSCAR LILLO	
	23	MIGUEL GIMENEZ	
	24	ALEJANDRO LOPEZ	

Oficiales Jefes	=	1
Oficiales Subalternos	=	6
Suboficiales	=	14
Soldados	=	4
TOTAL	=	25

NOTA: Los soldados fueron relevados por los siguientes soldados Clase 1963:

GERARDO RICHI
MARIO CARABALLO
LUIS PELIZ
EDUARDO BENEITEZ

Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
Jefe Grupo VYCA

C1 | 7E

NOTA: Los Soldados C/1963

EDUARDO UMER
GABRIEL CALVO
GUILLERMO GHEHENNEFV
EDUARDO GUTIERREZ.

Fueron reemplazados por los siguientes soldados de la Clase 1963:

GUILLERMO DALLA TORRE
MIGUEL FERNANDEZ
ROBERTO ANCHAVAL
HUGO ALEGRE

Enrique Saavedra

Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
Jefe Grupo VYCA

INFORME AREA ARTILLERIA Aa.

INFORME AREA ARTILLERIA ANTIAEREA

A fin de mejorar la compresión de lo actuado por la artillería antiaérea, se subdividirá el tema en dos áreas, ellas son:

1°) Experiencia de combate.

2°) Proposiciones para un mejor empleo.

Asimismo, en cada área de las enunciadas, se contemplaran las siguientes particularidades:

1°) Operaciones.

2°) Personal.

3°) Material.

4°) Comunicaciones.

5°) Infraestructura y Servicios.

6°) Adiestramiento.

En lo referente al desempeño de la artillería antiaérea en el sector DARWIN, el mismo será analizado por el personal especialista allí desplegado.

EXPERIENCIA DE COMBATE

Operaciones

La Defensa Antiaérea de la zona Malvinas, se organizó en base a los medios antiaéreos de las tres Fuerzas desplegadas, a saber:

1ª) Fuerza Ejército: (GADA 601).

2°) Armada: (Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina).

3°) Fuerza Aérea: UNA (1) Batería calibre 20mm RH, UN (1) radar ELTA proveniente de la BAM "GAL" y UNA (1) Batería 35mm SUPERFLEDERMAUS de la BAM "MDP".

A los efectos de la coordinación de los fuegos se creó el COA (Centro de Operaciones Antiaéreas) con dependencia del CIC del sector defensa Malvinas.

Es fundamental aclarar que, para el desarrollo de las operaciones, la implementación del Centro de Operaciones Antiaérea fue de primordial importancia.

El mencionado Centro, ya estaba organizado a nival Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, adaptándolo para la dos Fuerzas restantes.

Es de destacar, que el mismo contaba con personal idóneo para la tarea, con UN (1) Oficial, Jefe de Operaciones, CUATRO (4) Suboficiales Superiores y TRES (3) Suboficiales Subalternos ploteadores. Con este personal, además de los Oficiales y Suboficiales de Ejército y Fuerza Aérea, se implementó el funcionamiento las 24 Hs del día, hasta su finalización.

Los medios de control que se utilizaban en ese Centro, cumplían adecuadamente con las necesidades como ser, la mesa de información general, tablero de ploteo, etc.

En razón que de cada Fuerza utiliza distintas magnitudes y lenguaje en la retransmisión de datos a las Unidades desplegadas, dificultó, a veces, su interpretación. Caso tipico fue confundir niveles de vuelo (200 por 2000 Mts) velocidad (nudos por Km/h) etc.

Se coordinó con el CIC la confección de los corredores de entrada para la aviación propia.

Estos corredores fueron respetados en todo momento, no solo por la aviación propia en la zona Malvinas, sino por aquellas aeronaves que provenían del continente.

En el Sector Puerto Argentino, se desplegaron los medios antiaéreos según los siguiente:

1°) Fuerza Ejército: Ubicación sector ciudad TRES (3) Secciones SKYGUARD, UN (1) Lanzador ROLAND.

2°) Armada: Ubicación sector ciudad DOCE (12) cañones HISPANO SUIZA calibre 30 mm, DOS (2) Lanzadores TIGER-CAT.

3°) Fuerza Aérea: Ubicación Aeropuerto NUEVE (9) piezas RH calibre 20 mm, UNA (1) Batería SUPERFLEDEMAUS calibre 35 mm UN (1) radar ELTA.
La defensa se reforzó con una Sección SKYGUARD y DOS (2) Lanzadores TIGER-CAT, perteneciente a Ejército.

Durante el desarrollo de las operaciones, se distribuyeron 30 misiles antiaéreos "SAM-7" y SEIS (6) lanzadores desplegados en los siguientes lugares:

1°) Base Aérea Darwin: 2 lanzadores 8 misiles.

2°) Sector Puerto Argentino:

a) Aeropuerto: 2 lanzadores, 8 misiles.
b) Bahía Fox: 1 lanzador, 8 misiles.
c) Monte Low: 1 lanzador, 6 misiles.

Al ser las armas antiaéreas, elementos orgánicos de cada Fuerza, existió disparidad de criterios em cuanto a los emplazamiento, producido de no existir un mando centralizado para planear la defensa antiaérea de Puerto Argentino como un OM único.

Por ello la Fuerza Aérea Argentina tomó unicamente, la responsabilidad de la defensa aérea en el sector Aeropuerto de Puerto Argentino.

Se debe destacar que el el sector aeropuerto se improviso con los medios antiaéreos provenientes de distintas Unidades de la Fuerza Aérea, un Escuadrón; que funcionó bajo condiciones atípicas, sin disponer de los apropiados apoyos logísticos y apenas indispensables apoyo técnicos.

A los fines de la coordinación de los fuegos, de la transmisión de las alarmas, y a pedido del personal de Ejercito desplegado en el Aeropuerto, se centralizaron las comunicaciones en el Puesto de Comando antes nombrado.

Al iniciarse las operaciones, el día 1º de mayo, la marina Real Britanica, atacó a las 04:40 hs. aparentemente con dos aviones. Esta incursión fue detectada por el radar de la batería SKYGUARD de Ejército, pero dada la falta de información de su identificación se demoró la apertura del fuego, sorprendiendo de esta manera a las defensas. Los resultados de este bombardeo fueron los impactos entre 6 a 10 bombas que afectaron parcialmente la pista, al edificio del aeropuerto y al vivac alli ubicado.

El mismo día a las 08:30 Hs. se produce otro ataque, con DIEZ (10) aviones a baja altura y por diferentes rumbos; una vez descargadas sus bombas efectuaron reempleos con cañones.

Este tipo de ataque favorecio la acción de las piezas, ya que esos reempleos se realizaron en distancias entre 100/1000 mts. de las mismas, con el resultado de dos aviones derribados y otros dos que se retiraron con evidente incendio a bordo.

Se debe agregar que DOS (2) aviones mas fueron derribados en la misma incursión en el sector aledaño a la ciudad, victimas de la acción de un misil ROLAND el primero, y por un misil TIGER CAT de Infantería de Marina el segundo.

A partir del 5 de mayo hasta el fin de las operaciones, estas se caracterizaron por incursiones aéreas diurnas de aviones a gran altura (5000/6000 mts) realizando bombardeo sobre el hombro, siempre fuera del alcance de las armas propias. Por la noche se hacían presente los buques enemigos realizando tiro de perturbación.

Los ataques aéreos se registraban a posterior del relevamiento aerofotográfico realizado por una sección que recorría la zona a gran altura (7000/8000 mts.) precediendo al primer vuelo ofensivo. Paulatinamente los bombardeos se centraron sobre las posi

C1/7F

ciones antiaéreas.

Del análisis de las incursiones se estableció que muchas de ellas provenían de proximidades de los puestos de la ROA para lo cual se asigno personal especialista en SAM-7 al ROA Nº 1 (Monte Low) apreciandose el derribo de una aeronave que escapó en esa dirección luego de un ataque.

La acción naval se ejercía con notable persistencia sobre las posiciones que poseían emisiones de radar o comunicaciones, lo que indica un trabajo de radiogoniometría desde buques y helicópteros soportando en varias oportunidades salvas que imapctaron a menos de VEINTE (20) mts de las antenas emisoras.

Fuera de las genaralidades mencionadas, merecen citarse otros ataques esporádicos como las corridas de aviones "VULCAN", en horas de la madrugada con lanzamientos de DIECISIETE (17) bombas aproximadamente; lanzamiento nocturno desde "HARRIERS" de misiles filoguiados sobre comunicaciones en una oportunidad; y salvas de misiles tierra-tierra en dos oportunidades con 7/8 misiles.

Respecto a los misiles portátiles SA-7 no se pudo utilizar ningumo en el sector aeropuerto por ser los pasajes enemigos muy alejados de su radio de acción.

PERSONAL

Los efectivos desplegados fueron los siguientes:

1º) Ba. 35 mm. SUPERFLEDERMAUS (MDP 22 hombres).

2º) Ba. 20 mm. (GAL 40 hombres)

3º) Ba. Misiles portátiles (VI, IX Brig. MDP 30 hombres)

Se pudo determinar en muy escaso al personal de la Fuerza Aérea Argentina que integró el centro de operaciones antiareas, contando unicamente con un oficial Jefe y dos Cabos Auxiliares; esta situación dió motivo a que en varias oportunidades colaborara personal de las otras Fuerzas, ya sea para la transmición de alarmas,

como para la recepción de los requerimientos logísticos.

Con referencia al escuadrón implementado se aprecia que la cantidad de personal es la indispensable para la operación y mantenimiento del material, entendiendose que nunca se contó con relevos; sumado a la permanente tensión que se experimentaba por los ataques diurnos y nocturnos, se puede concebir la carga emocional que soporto la dotación.

Se debe destacar que a pesar de contarse con el mínimo indispensable de personal, se realizaron tareas logísticas tales como busqueda y traslados de material para la construcción y empleo en los refugios (se demostraron los mas seguros de la zona); retirar equipos y racionamiento de la ciudad , cocinar para todo el conjunto, etc.

En lo que respecta al personal de mantenimiento, el mayor inconveniente surgió con el mecánico de armamento del cañón RH 20mm que al ser herido el primer día de combate debió ser hospitalizado, reasumiendo sus funciones un mes despues.

Con referencia al desempeño del personal de tropa, no se registraron inconvenientes, estimándose apropiado el actual sistema de incorporación, ya que las tareas que cumplen en el rol de combate son de apoyo, tales como recargadores, abastecedores de munición, etc. No obstante, debido a la escases de personal los soldados resultaron sobrecargados en sus tareas ya que sumaban a la actividad diaria específica las guardias nocturnas, construcción de refugio, ayudar en la cocina, etc.

MATERIAL

Las prestaciones que se lograron del material antiaéreo desplegado cubrieron todas la espectativas sobre el mismo. Tanto en su efectividad en el combate como la rusticidad y resistencia ante los agentes meteorológicos.

El radar SUPERFLEDERMAUS que dotaba la Batería de 35 mm se mostró obsoleto en cuanto al tipo de combate en que se vió empeñado, ya que al no contar con las alarmas antimisil, contramedidas electrónicas , poseer una gran potencia de emisión radárica y un excesivo tiempo en la computación de datos, lo hacía fácil blanco para ataques con armas específicas.

Por otra parte la edad del material SUPERFLEDERMAUS (DOCE (12) años en el País) exigían del mismo un mantenimiento y reparación mayor, ya que varios de sus componentes superaban la capacidad de efectuarlo a nivel 2do escalón.

El radar ELTA cumplió con su cometido, auque al no contar con emisión falsas que lo enmascararán electrónicamente, fue destruido con la primera corrida de bombardeo al aeropuerto.

En lo que hace al vestuario utilizado, se ha considerado detallarlo por prenda; por ello se agrega en el Anexo "ALFA" el memorándum elevado a la Dirección de Intendencia por la BAM MDP.

COMUNICACIONES

En lo que respecta a las comunicaciones, el Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, solucionó en gran parte, carancia de estos medios.

El citado Batallón, proveyó a través de su sección, las comunicaciones entre el COA y el CIC, como así tambien desde el COA a las Unidades Antiáreas desplegadas.

Asimismo, se establecieron comunicaciones inhalambricas "en escucha" con los radares de vigilancia (Fuerza Aérea y Ejército) que facilitaron el conocimiento actualizado de la situación aérea.

Las comunicaciones entre el COA y el Puesto Comando de artillería en el Aeropuerto, se realizó a través de una línea de radioenlace Punto a Punto.

Este sistema funcionó unicamente hasta el primer bombardeo al Aeropuerto el día 1 Mayo.

Sin embargo, las comunicaciones duplicadas cpn equipos VHF provistos por el Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, permitió la continuidad del servicio.

El Escuadrón Antiaéreo en la BAM "MALVINAS", contó con el siguiente material:

1°) MOCOM MOTOROLA: comunicación entre Jefe de Escuadrón y piezas de 20 mm, batería 35 mm (FAA), batería Skyguard 35 mm (Ejército), DOS (2) lanzadores TIGER-CAT (Ejército), cantidad UNO (1).

2°) HT MOTOROLA: corresponsables del Jefe de Escuadrón, cantidad DIECISEIS (16).

El rendimiento de las comunicaciones fue aceptable dado que se cuidó en sumo grado la recarga de las baterías respectivas, y se contaba con la cantidad necesaria para los recambios.

Este Escuadrón no contó con personal de la especialidad comunicaciones. Se debe señalar, que los Jefes de pieza no podían operar los equipos HT dado que debían ocupar una mano para ese cometido y además en las piezas de 20 mm, el motor de la misma producía interferencias, obligando que la radio sea operada por un soldado abastecedor con gran perjuicio de la operación.

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

El Escuadrón Antiaéreo en operaciones no requirió ningún servicio a la Jefatura de Base en la cual operaba, salvo el apoyo sanitario.

Las construcciones de fortificaciones y refugios fue realizada por el mismo personal de dotación, quienes turnándose en la función operativa realizaron obras cuya seguridad se comprobó en la práctica.

C1/7F

Se utilizaron herramientas de mano que eran de provisión y se emplearon en carácter de préstamo máquinas viales que contribuyeron a aligerar el trabajo.

Los materiales empleados fueron requisados en las cercanías del puerto, distante OCHO (8) kilometros y trasladado a los sitios apropiados.

Respecto a los servicios, el racionamiento se autoproporcionó en cada posición, logrando que a pesar de la interdicción enemiga la comida fuera consumida caliente y en horario.

La provisión de agua fue sumamente problemática, ya que debía ser acarreada desde la ciudad.

Los transportes fueron insuficientes, sólo se contaba con un tractor de la batería 20 mm y UN (1) Jeep trasladado desde la BAM "MDP", fuera de la provisión organica. Estos medios se reforzaron con DOS (2) vehículos LAND-ROVER requisados.

Es de hacer notar que las previsiones de combustibles efectuadas al principio de las hostilidades, en la cual se retiro de la ciudad en tambores de 200 Lts, permitió que el abastecimiento continuara hasta el fin de las hostilidades.

Fue significativa la falta absoluta de UN (1) camión todo terreno que permitiera mover material pesado en cualquier situación, como tambien el Apoyo Logístico, tarea que se hacia con varios viajes de Jeep.

En varias oportunidades, despues de ocurrido los bombardeos, quedaron dispersadas bombas sin explotar en las cercanías de algunas piezas de artillería, contribuyendo unpeligro para los operadores. Para subsanar tal inconveniente se recurrió a la Compañía de Ingenieros de Infanteria de Marina que efectuó las voladuras de las mismas.

ADIESTRAMIENTO

El adiestramiento del personal fue eficiente, hecho demostrado ya que en las oportunidades en que la aviación enemiga estuvo dentro del alcance de las armas, se ocasionaron los derribos y daños mencionados.

Esta eficacia, ya sea para el reconocimiento de las propias aeronaves como para las operaciones en sí, fue alcanzada merced a los distintos operativos que realizó la Fuerza Aérea.

PROPOSICIONES PARA UN MEJOR EMPLEO

Operaciones

A efectos de optimizar los procedimientos operativos y hacer más efectiva las capacidades de los medios antiaéreos, surjen las siguientes inquietudes:

1°) Dentro del marco "Doctrinario" y para las operaciones conjuntas, centralizar el mando de los medios antiaéreos.

2°) Realizar un estudio a nivel conjunto de la doctrina de empleo de los sistemas de armas antiaéreas de las tres Fuerzas Armadas.

Se debe considerar como Unidad Antiaérea mínima de combate al Escuadrón, con las misma orgánica en tiempo de paz que de guerra. Según Anexo "BRAVO".

Dichos Escuadrones deben dotarse con todas las armas que posibiliten cubrir el espacio aéreo inmediato, por lo menos hasta los SEIS (6) kilómetros, con la suficiente superposición en los alcances que asegure un gran porcentaje de letalidad.

Asimismo, y en un mediano plazo, se debería completar los Escuadrones con un sistema de misiles de mediano alcance que cubra las distancias de SEIS (6) a CUARENTA (40) kilómetros (SA-3 SA-8, HAWK).

C1/7F

En lo que hace al empleo de los misiles portátiles (SA-7) podrían completarse con la artillería antiárea de 20 mm, emplazandolos en zonas ciegas de radar o ángulos muertos de tiro.

Personal

En lo referente a la implementación del Centro de Operaciones Antiaéreas (COA) se hace necesario dotar con cantidad suficiente de personal que permita continuidad operacional durante las 24 Hs.

Para esto, es necesario un Oficial Jefe, TRES (3) Oficiales subalternos y CUATRO (4) Suboficiales Superiores.

En lo que respecta a la dotación del Escuadrón, se detalla en el Anexo "CHARLIE", la cantidad de personal necesario para integrar las tripulaciones que aseguren el mejor rendimiento operacional.

Se debe respetar el problema anterior en épocas normales a fin de que ante la operación real, no se deba enviar al combate, personal que no posee la adecuación sicológica que requieren las circunstancias, caso que se produce al impartir un curso acelerado a personal de especialidades pasivas, tales como cocinero, conductores, etc.

El mismo problema se repite con personal de la especialidad Artillería Antiaérea que ha perdido su idoneidad por alejamiento de la actividad específica.

Material

Para incrementar la capacidad operativa de los sistemas de armas, y de llevarse a la práctica lo propuesto en el Anexo "BRAVO", se debe considerar seriamente la adquisición de un sistema de misiles de mediano alcance, en el mediano plazo.

X

Respecto al material a reponer se requiere en forma inmediata suplantar a las DOS (2) baterías de 35 mm SUPERFLEDERMAUS por DOS (2) equipos SKYGUARD 35 mm con bandeja de misiles SPARROW y la reposición de los CUATRO (4) radares ELTA perdidos.

Asimismo se debe reponer las QUINCE (15) piezas RH-202 perdidos en operaciones.

Se requiere la reposición de los chalecos de defensa personal (antiesquirlas), y los binoculares de luz residual que fueron provistos durante las operaciones.

Se debería proveer un casco de fibra resistente a altos impactos que contenga incorporados auriculares para un oído y micrófono.

Se necesitan potabilizadores de agua, con un caudal mínimo de DOCIENTOS (200) litros/horas cada CIEN (100) hombres y motogeneradores para provisión de energía eléctrica local.

Coordinar con la industria local el diseño y construcción de refugios para dotaciones de Artillería Antiaérea en forma premoldeada, aerotransportables y recuperables. De igual manera la instalación de baños y duchas.

La provisión de contenedores standard para carga, distribución de munición y todo tipo de apoyo logístico, a fin de aligerar y asegurar la movilidad en las operaciones.

Proveer una dotación de DOS (2) camiones todo terreno, tipo Unimog de 1500 Kg de carga, doble tracción y malacate, por batería.

Proveer un vehículo liviano, todo terreno, doble tracción tipo Volskwagen, Mercedes Benz o Land Rober, por batería.

De acuerdo con la experiencia adquirida, sería muy conveniente que los TRES (3) vehículos tractores de las Unidades de

misiles ROLAND sean equipos de construcción vial, tipo pala de carga fontal con dimensiones y peso apropiados para su función y ser transportado en C-130, a fin de facilitar movilidad, construcción de fortificaciones y recuperación de material.

Comunicaciones

Se requiere en forma inmediata:

1°) Equipos VHF con alcance de 30/40 Km, multicanal, sistema digital alimentando con batería descartables, peso no mayor de QUINCE (15) Kg acondicionado en mochila.

2°) Equipo VHF que actúe como cabecera de comunicaciones entre el Jefe de Escuadrón y las piezas. Alcance DIEZ (10) Km multicanal, sistema digital, acondicionado en mochila.

3°) Equipo VHF incorporado a cada pieza similar al anterior sin mochila.

4°) Equipo incorporado al casco de auriculares y micrófono conectado con el transreceptor VHF anterior.

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIO

De llevarse a la práctica lo propuesto en Anexo "BRAVO", este item será responsabilidad del Jefe de Escuadrón Artillería Antiaérea a través del Escalón Logístico.

Se sugiere que en las BBAAMM de despliegue se implemente un servicio especialista en explosivos.

ADIESTRAMIENTO

Para lograr un adecuado adiestramiento compatible con la evolución de los sistemas de armas se sugiere los siguiente:

1°) Habiéndose comprobado el derribo de aviones propios por efecto de la artillería antiaérea de las otras Fuerzas,

C1/7F

en circunstancias de presión psicológica en tiempo límites, y ante la necesidad de minimizar estos riesgos, enviar aeronaves propias a ejecutar adiestramiento programado, repetitivo y frecuente a las Unidades antiaéreas de las otras Fuerzas.

2°) Realizar ejercicios operativos conjuntos con las tres Fuerzas Armadas en la faz artillería antiárea, por lo menos DOS (2) veces al año.

3°) Adquisición de los siguientes equipos:

a) Entrenador (TS2 para batería SKYGUARD.

b) Simulador y equipo filmador para batería misilística ROLAND.

c) Sistema de blanco remolcado (tipo SECAPEM 90 H o DART 2).

d) Sistema de video para evaluación apuntador mira XABA, cañón OERLIKON 35 mm.

ANEXOS

- "ALFA" - Deficiencias y requerimientos de uniformes de combate.
- "BRAVO" - Organigrama del Escuadrón de Artillería Antiaérea.
- "CHARLIE" - Dotación de Personal.

C1/76.

A N E X O S

ANEXO "ALFA"

RESERVADO

C1/76

Para Información de
Jefe B A M "Mar del Plata"

Originado por:
Jefe de Escuadrón Artillería
Antiaérea BAM "Malvinas"

ASUNTO: I - Deficiencias del vestuario utilizado en la Zona de operaciones "Malvinas" por personal de Artillería Antiaérea.

II - Requerimiento de un uniforme de combate para personal de Artillería Antiaérea.

I - Idem título

1. Habiéndose desempeñado el suscripto como Jefe del Escuadrón de Artillería Antiaérea emplazado en la B A M "Islas Malvinas", entre el 10 de abril y el 13 de junio de 1982; esta Unidad de combate ha reunido suficiente experiencia como para evaluar la prestación que han rendido las prendas constitutivas del uniforme de combate, que sea por diseño o por calidad, no han cubierto las necesidades del personal de Artillería Antiaérea en el cumplimiento específico de su función.

2. El Escuadrón antes citado se integró con las siguientes sub-unidades:

1°) 2a.Ba. de 35 mm BAM "Mar del Plata" - efectivo 22 hombres

2°) 1a.Ba. de 20 mm BAM "Río Gallegos" - efectivo 40 hombres

3°) Ba. de misiles portátiles con personal de las Brigadas VI, IX, BAM "MDP" - efectivo 30 hombres

Efectivo Total.................... 92 hombres

3. Desde un principio se contó con distintos equipos, según el orígen de cada fracción, variando tambien el estado de conservación de los mismos. El personal de la BAM "Mar del Plata" lo hizo con el equipo completo de despliegue; el de la BAM "Río Gallegos" en cambio, no contaba en su Unidad de orígen con equipos nuevos, y debieron pasar los primeros días en el teatro de operaciones con abrigo insuficiente, no obstante se les remitío más tarde la cantidad necesaria de camperas tipo Douvet solicitadas al arma Ejército en préstamo.
Por último, el personal que desplegó con los misiles portátiles lo hizo con su equipo completo y con prendas nuevas.

///

RESERVADO

4. Para un mejor análisis cualitativo, se detallarán las prendas y equipos provistos por la Dirección de Intendencia, con los resultados obtenidos al cabo de la campaña

1º) Casquete de abrigo con orejeras: Muy adecuado a las circunstancias. Fue utilizado por todo el personal.

2º) Peto verde camuflado: Totalmente inadecuado para todo tipo de operación, no cumple con la función de abrigar la garganta del individuo y de evitar la fuga de calor por el cuello de las prendas pesadas, tales como camperas, gabanes, etc. Todo el personal lo desechó, optando por utilizar pañuelos de seda o bufandas provenientes de donaciones.

3º) Gabán de combate: Conocido en varias versiones, tanto como prenda simple o con acolchado interior de abrigo, se adapta solo para zonas medianamente frías.
No tiene capacidad para soportar lluvias de cierta intensidad.
Durante su uso se desacomoda continuamente, ya que el correaje se debe colocar por encima de esta prenda, quedando el individuo muy limitado en sus movimientos, inconveniente muy desagradable para el personal que se desempeña en espacios reducidos tales como cañones, centrales de fuego, etc.

4º) Pantalón verde oliva: Se adapta solo para hacer juego con la prenda anterior. La sujeción a la cintura por un cinto de tela, hace que no conserve su posición, especialmente para trepar a vehículos o material de artillería, con la consecuencia de que las prendas superiores quedan sueltas dejando al desnudo la cintura del individuo, y en el mejor de los casos lo obliga a acomodarse las prendas de contínuo.

5º) Camisa verde oliva: No presentó inconvenientes, aunque en general su uso se desechaba por la necesidad de usar más prendas de abrigo.

6º) Borceguíes planta de goma: Se adaptarán a las zonas mientras el terreno se mantenía seco, pero al aumentar la humedad y bajar la temperatura se deterioraron rapidamente; a la vez que resultaba insuficiente la protección contra el frío a pesar de utilizarse dos pares de medias a la vez

///

C1/76

Fueron complementadas oportunamente con botas de goma para todo el personal, pero estas se caracterizan por ser particularmente frías.
El cierre de la caña del calzado debe efectuarse mediante ganchos, donde al pasar el cordón se puede ajustar convenientemente a la vez que se logra rapidez y comodidad. La mayoría del personal dormía siempre con el calzado colocado, ya que atento a cualquier alarma no confiaba en el engorroso trabajo de colocarse este calzado con apuro y en la oscuridad.

7°) Abrigo ajustable (parte superior e inferior): Resultaron muy adecuados a la zona, tanto por la capacidad para mantener calor evitando los efectos del viento, como por su confección en talles adecuados y prácticos cierres tipo "Velcro".

8°) Camiseta y calzoncillo de abrigo: Presentaron inconvenientes por los talles, siendo algunas prendas imposibles de usar por sus reducidas dimensiones, y otras debieron ser adaptadas "a tijera", cortando mangas o piernas a la medida del usuario. El primer inconveniente citado se dío generalmente después de lavar las prendas una vez.
Por otra parte se debe evitar el uso de ligas y botones en estas prendas, ya que son totalmente perimidas. Prendas de buena calidad con cintura y puños elastizados son la solución ideal.

9°) Medias de abrigo: De muy buena calidad, no presentaron p problemas.

10°) Guantes verde de trabajo: Muy apreciados por todo el personal, fueron usados en todo momento; aún mojados exteriormente se mantenían calientes por dentro.

11°) Gabán de combate y pantalón con abrigo simil oveja: Si bien estas prendas dan abrigo y el gabán cuenta con una capucha, la tela utilizasa en la confección es muy pesada, dejando pasar el viento a través de ella. El símil cordero de su interior se ensucia facilmente, siendo el lavado de estas prendas algo complicado por la tardanza en secar.
Operativamente presentan el inconveniente que tienen mucho volúmen y al ser colocadas quitan libertad de movimiento al usuario por ser muy rígidas.

///

RESERVADO

12º) Capa de lluvia: Su calidad es buena, aunque su diseño no satisface los requerimientos; permite que se mojen las piernas del individuo y se escurra el agua al interior del calzado. Si se desea trabajar con las manos o empuñar un fusil el ruédo de la capa se debe levantar aún mas.

13º) Bolsa de dormir: Fueron provistas distintos tipos, de las cuales son aptas sólo aquellas que poseen cierre relámpago por lo menos hasta la mitad del largo de la prenda. Las bolsas que no disponen de esta ventaja impiden una rápida evacuación por parte del ocupante.

14º) Catre desarmable: Equipo totalmente inadecuado,su uso se limitó a los primeros días del despliegue; ya que enseguida por roturas o pérdidas de sus tantas piezas fueron quedando fuera de servicio.

15º) Carpas: Hasta el comienzo de las operaciones el uso de las carpas era aceptable, con las limitaciones que la zona imponía; el tipo de carpa utilizada era la de módulos con estructura tubular, sumamente aptas para zonas cálidas, pero que en teatro Sur a causa de los vientos intensos se rasgaban los cierres y los paños, dejando que se embolse el viento y se destruya el resto de la carpa.

16º) Bolsa de parapetos: Se utilizaron en grandes cantidades. Sus dimensiones y calidad fueron las correctas. Sólo mejoraría lo existente si en vez de color blanco natural fueran próvistas con un acabado verde o marrón a fin de facilitar el anmascaramiento.

II - Requerimiento de un uniforme de combate para el personal de Artillería Antiaérea

Justificación

1. Las características del nuevo material de dotación y la experiencia adquirida en combate, imponen que el personal de Artillería Antiaérea cuente con un equipo de combate apto, ya que en cualquier Teatro, se operará con identicas limitaciones, vale decir, alejados sus emplazamientos del apoyo logístico, con necesidad de operar todo tiempo y realizar cambios de posición en forma continua.
Todo lo anterior implica mantener al personal con buen estado físico, y aún después de trabajar u operar con malas condiciones climáticas, poder recuperar al hombre y a su equipo

en un tiempo relativamente breve.

2. El presente requerimiento se apoya en la experiencia vivida, parte de ella de la observación de los equipos de primer orden que utilizaba el enemigo.

3. En líneas generales todo el equipo debe estar enmascarado, con tonos que presenten suficiente contraste como para lograr el efecto deseado; por ejemplo los colores del peto ahora en uso son demasiado oscuros y no producen contrastes entre sí. Toda la ropa interior debe ser de un color oscuro, preferentemente verde.
Por último, equipos muy económicos en adquisición se vuelven muy onerosos al tener que reemplazarlos durante las operaciones por un sustituto de circunstancia.

4. A continuación se especifican los requerimientos:

1º) Buzo enterizo enmascarado: Debe tener una confección sólo parecida a la del buzo de vuelo, manteniendo iguales los siguientes detalles, cierre relámpago en parte frontal, desde el cuello hasta la entrepierna, con doble acción; portalápices en brazo izquierdo; dos bolsillos rectos sobre el pecho, tapa con cierre "Velcro"; dos bolsillos con tapa idem anterior en los laterales de las piernas; ajustes con "Velcro" en cintura mediante dos martingalas fijadas en los lados y que pueden graduar su posición; parecido ajuste con "Velcro" en puños de las mangas y de las piernas.
La tela debe ser resistente pero es importante que sea liviana, ya que sin los abrigos se usará en verano.

2º) Campera enmascarada: El mejor ejemplo que se puede citar, ya que el suscripto la utilizó durante CUARENTA (40) días de operaciones, habiendo recibido barro, lluvia, manchas de combustibles y lubricantes; y por último lavado con agua y jabón, con resultados óptimos de calidad ya que no sufrió modificaciones ni siquiera en los puños de tejido elástico, es la prenda suministrada al arma Ejército por ISREX. Este requerimiento agrega que sea confeccionado en tela no inflamable y en colores enmascarados.
Se deben desechar los rellenos de pluma de ganso en estas prendas por ser onerosas y sumamente delicadas.

RESERVADO

3°) Pañuelo de cuello: Confeccionado en jersey en tonos enmascarados o verde oscuro, de 90 cm x 40 cm.

4°) Conjunto impermeable plegable: Confeccionado en dos prendas separadas, en material similar al poncho impermeable color verde de provisión, pero en tonos enmascarados. Debe permitir su plegado en un bulto pequeño aproximadamente de 20cm x 20cm x 10cm.
La parte superior o casaca debe contar con amplia capucha, cuya boca pueda ajustarse con un cordón corredizo.
El cierre frontal se realiza con broches o tiras de "Verclo" en toda la extensión desde el cuello hasta los faldones, estos deben cubrir la mitad superior de los muslos del usuario. A la altura del pecho, en el centro, deben llevar un bolsillo de 20cm x 20cm sin tapa.
La parte inferior o pantalón debe ser una prenda simple con sujección a la cintura con un cordón interior corredizo de nylon tipo cuerda de paracaídas. Las botamangas deben ser amplias para permitir colocarse la prenda sin quitarse el calzado, cayendo por fuera de la caña de aquél, ajustándose con sendos cordones similares al de la cintura.
Es importante que estas prendas sean muy amplias, pudiendo confeccionarse en dos o tres medidas unicamente, a fin de que no quiten libertad de movimientos. Sería deseable que mantengan la mimetización del resto del equipo.

5°) Borceguíes: Del tipo "Marasco Especial", con planta combinada de capas de goma y cuero, esto asegura la aislación; com punta y tobillera reforzados; interior forrado; cierre provisto de ganchos para entrelazar los cordones en la parte superior de la caña. El color negro resalta mucho en el terreno, por cuanto se recomienda el marrón oscuro.

6°) Ropa interior: En general de color verde, sin botones, presillas, lazos, etc. sólo puede admitirse ajuste por elásticos anchos en cintura, muñecas y tobillos.

7°) Pullover verde cuello alto: Se usará sobre el buzo en-

RESERVADO

C1/76

terizo, el tejido debe tener una trama no muy cerrada, el actual en uso de cuello redonde es apto, pero agregándole el cuello alto.

Capitán RODOLFO SAVOIA
(E Gen 2475)

ANEXO "BRAVO"

C1/7G

ORGANIGRAMA TIPO DE UN ESCUADRON DE ARTILLERIA ANTIAEREA

- JEFE DE ESCUADRON ANTIAEREO — SECCION OPERACIONES
  - Ba. SKYGUARD
    - 1ª SECCION
    - 2ª SECCION
  - Ba. ROLAND
    - LANZADOR
  - Ba. MISILISTICA MED. ALCANCE
  - Ba. Cal. 20mm.
    - 1ª SECCION
      - P_2 1
      - P_2 2
      - P_2 3
      - P_2 4
      - P_2 5
      - P_2 6
    - 2ª SECCION
      - P_2 1
      - P_2 2
      - P_2 3
      - P_2 4
      - P_2 5
      - P_2 6
  - ESCALON TEC.
    - S.M. SKY
    - S.M. ROLAND
    - S.M. 20 mm.
  - ESCALON COM.
    - SEC. COMUNIC. ALAMBRIC.
    - SEC. COMUNIC. INALAMB.
  - ESC. LOGIST.
    - SEC. RACION
    - SEC. TRANSP.
    - SEC. SANIDAD

ANEXO «CHARLIE»

DOTACION DE PERSONAL PARA UN ESCUADRON TIPO DE ARTILLERIA ANTIAEREA

UNIDAD O CARGO	OFICIAL JEFE	OFICIALES SUBALTERNOS	SUBOFICIALES	TROPA	OBSERVACIONES
Jefatura de Escuadrón	1		1	2	
Batería Antiaérea SKYGUARD (2)	-	12	24	54	Para TRES (3) tripulaciones por Batería
Batería ROLAND		3	3	6	
Batería Antiaérea 20mm 1		6	24	54	Para DOS (2) tripulaciones por Batería
Sección Operaciones		6	-	-	
Escalón Logístico		6	6	14	
Escalón Comunicaciones		1	2	6	
Escalón Técnico		1	10	12	
T O T A L	1	30	76	148	